

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION JURIDIQUE DU PERSONNEL AÉRIEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 6 Juin 1930, à 14 heures

PAR

Maurice MASCHINO

JURY :

	<i>Président</i> :	M. Georges RIPERT, Professeur
<i>Suffragants</i> }		MM. MOREL, Professeur
		J. DE LA MORANDIÈRE, Professeur

PARIS
PER ORBEM

4, Rue Tronchet, 4

1930



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION JURIDIQUE DU PERSONNEL AÉRIEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 6 Juin 1930, à 14 heures

PAR

Maurice MASCHINO

JURY :

Président : M. Georges RIPERT, Professeur

Suffragants { MM. MOREL, Professeur
J. DE LA MORANDIÈRE, Professeur

PARIS

PER ORBEM

4, Rue Tronchet, 4

1930



AVANT-PROPOS

« Ils ont un casque fait d'énormes perles noires, deux hauts panaches animés, un pourpoint de velours jaune et frotté de lumière, une toison héroïque, un quadruple manteau rigide et translucide. Ils font un bruit terrible, écartent les sentinelles, renversent les ventileuses, culbutent les ouvrières qui reviennent chargées de leur humble butin. Ils ont l'allure affairée, extravagante et intolérante de dieux indispensables qui sortent en tumulte vers quelque grand dessein ignoré du vulgaire ».

Maeterlink ajoute, il s'agit des mâles qui tourbillonnent dans la ruche : « Mais la patience des abeilles n'est pas égale à celle des hommes. Un matin, un mot d'ordre attendu circule par la ruche et les paisibles ouvrières se transforment en juges et en bourreaux ».

Il est fort douteux que les juristes, satisfaits d'un bon raisonnement sur la justice, ou même les humbles fonctionnaires qui circulent par les aérodromes, prennent jamais une résolution semblable.

Ils auraient tort.

Mais, dans la multitude humaine et dans le petit domaine des catégories juridiques, c'est bien en irrévérencieux bourdons que se sont comportés avions et gens de l'air.

Ils ont soutenu le paradoxe étonnant de créer un droit international avant toute réglementation nationale.

Ils ont, sans souci, ruiné la propriété du dessus ; ils semblent se jouer des principes les mieux établis et goguenarder du haut du ciel les frontières les mieux défendues. Ils mènent à leur gré leurs propres affaires, pendant que des taupes obscures, asservies au fond de leurs terriers à l'ordre et à la logique, concluent entre elles d'incessants accords ratifiant ces impertinences.

Ils ont, avec des rires, enchaîné la gloire et la fortune.

Les lois sont bouleversées.

La foule suit ; ce serait mal connaître les hommes que de croire au massacre de ces tonitruants bourdons.

Nous allons étudier dans les pages qui suivent quelques sujets de droit fortement marqués par ces nouveaux venus.

CHAPITRE PREMIER

Le Statut Juridique du Personnel Navigant

La formation d'une notion du personnel navigant

L'aviation civile, tant en France que dans les autres grands pays du monde, ne commença en vérité à intéresser pratiquement l'opinion publique et à susciter des études systématiques dégagées de tout a priori qu'après la guerre. On peut étudier cette activité nouvelle de multiples façons, même si l'on ne se place que dans la seule perspective du juriste. Nous limiterons ici nos recherches à la condition juridique du personnel navigant. Bien que fort restreint encore, au regard des problèmes de toute nature et de toute qualité que l'aviation a posés dans tous les domaines de l'esprit et de l'action, celui-ci ne laisse pas d'inciter à d'importantes réflexions.

Les solutions qu'il commande ne sont pas sans répercussions sur une collectivité déjà assez forte et plus qu'aucune autre, encore maintenant, désignée à l'intérêt public par la valeur exceptionnelle de ses exploits.

Le personnel navigant fut le premier à s'inquiéter de l'organisation rationnelle de la catégorie de travailleurs qu'il constituait. En 1921, paraissait dans le journal « l'Auto » (30 avril 1921) un article inquiet ; les pilotes civils voyaient leur situation pécuniaire indécise, leur statut professionnel des plus vagues. Voici en quels termes il était conçu ; dès l'abord il pose un ensemble de revendications à la satisfaction

desquelles des années ont été consacrées : le salaire, les brevets, les assurances, la retraite, les emplois réservés.

Les revendications du personnel aérien

« C'est une habitude prise par le public de croire que les pilotes aviateurs sont des gens riches et que si leur profession est pleine de périls ces périls sont compensés par de nombreux billets bleus. Quelle erreur !

Sait-on par exemple qu'il existe à l'heure actuelle des pilotes de compagnies qui ne gagnent, par mois, qu'un faible fixe de 600 francs. (J'en ai même connu un qui ne gagnait que 450 francs par mois) auquel s'adjoint seulement une faible prime kilométrique. Supposez ces jeunes gens mariés, que voulez-vous qu'ils deviennent avec le prix actuel de la vie !

Sait-on aussi que l'un de nos as les plus célèbres est forcé pour vivre de faire chaque dimanche des exhibitions lointaines, qui ajoutent des fatigues nouvelles à celles déjà très lourdes que lui impose sa profession journalière ? Nous citerons encore cet autre as qui a dû engager des dépenses très élevées pour tenter une grande épreuve qui, en cas d'échec de sa part, ne lui aura rapporté que la satisfaction... des efforts accomplis en pure perte. C'est maigre !

Sait-on encore que deux as de guerre qui avaient continué l'aviation dans la vie civile, sont morts dans l'exercice de leur profession et que leurs veuves ne sont pas à l'abri du besoin ?

Il y a, enfin, cette visite médicale que tout pilote est forcé de passer une fois tous les six mois : s'il est reconnu inapte par les services compétents (?) le voilà sur le pavé. Qui va le nourrir ? Personne. Or, notre homme a consacré sa vie entière à l'aviation et il n'a pas eu le temps matériel d'apprendre un autre métier que celui de pilote. Il parlera des services rendus, il demandera qu'on se souvienne de son passé : il sera reçu fort aimablement, on lui prodiguera des sourires, mais... là s'arrêteront les secours. Il faut bien le dire, ce sont les pilotes qui ont été les collaborateurs indispensables des constructeurs, de l'Etat, de l'armée : sans eux les appareils n'auraient jamais volé... et sans eux serions-nous encore Français ?

Bref, les pilotes n'ont pas été soutenus eu égard aux services rendus : et à l'exception de la caisse de secours de l'Aéro-Club de France qui vis-à-vis d'eux a rempli pleinement son devoir, nos associations aéronautiques ne leur ont pas donné l'appui leur permettant de voler sans le souci du lendemain et sans l'angoisse de savoir ce que deviendraient ceux qu'ils laisseraient derrière eux après leur mort.

Aussi les pilotes vont faire valoir leurs revendications ; les voici établies :

1°) Etablissement d'un salaire minimum dans les maisons d'aviation et dans les compagnies aériennes ;

2°) Etablissement d'une assurance aux modes de paiement rapides et permettant réellement à ceux que les pilotes laisseront derrière eux en cas de décès, de vivre à l'abri du besoin ;

3°) Attribution d'une retraite minimum de 1.000 francs par mois à tout pilote ayant quinze années de pratique dans les maisons d'aviation ou des compagnies aériennes ;

4°) Brevet supérieur de navigateur attribué automatiquement à tout pilote volant depuis cinq ans ;

5°) Attribution d'une assurance garantissant la possibilité de vivre pendant les périodes d'inaptitude à courir à la suite d'une visite médicale défavorable ;

6°) Assurance de trouver une situation en cas de radiation définitive du personnel navigant pour raison de santé.

Voilà les revendications fondamentales des pilotes. Nous n'en connaissons pas de plus sages ni de plus raisonnables. Elles serviront de bases aux revendications ultérieures qui viendront s'y ajouter et nous sommes certains que M. Laurent-Eynac, notre actuel sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, sera tout entier acquis aux revendications dont nous venons de parler et dont, d'ici quelques jours à peine, viendront l'entretenir les porte-paroles de ceux qui, au péril de leur vie, ont assuré le triomphe des ailes françaises ».

Nous ferons, d'ores et déjà, toutes réserves sur la pertinence de la première de ces revendications — nous verrons par la suite en effet qu'elle était un peu forcée — mais nous retiendrons que le monde de l'aviation civile a pu se plaindre particulièrement de l'incertitude du sort des familles dans le cas de décès, de l'incertitude du sort des gens du personnel navigant après la période active. Si l'on ajoute à ces deux réclamations essentielles celles qui s'appliquent aux brevets, aux salaires, aux emplois réservés, c'est en réalité un statut professionnel tout entier qu'il faut réaliser ; se réclamer du patronage de l'Etat c'était rappeler le lien étroit qui rattache le bien public à la protection d'une aviation civile puissante. Cette dernière requête était d'autant plus aisée à justifier que l'Etat, dans une compréhension parfaite des nécessités nationales, avait déjà montré au personnel navigant un intérêt et une bienveillance manifestes. Mais l'on ne saurait forcer les choses de l'Etat ni hâter l'emploi des moyens de droit ;

là, comme dans beaucoup d'autres domaines, la loi ne devait intervenir qu'après la mise en pratique d'un ensemble de systèmes nouveaux qui, d'eux-mêmes, devaient tendre à l'organisation.

Quelque temps après la publication de l'article rapporté au début de cette étude et qui marquait une agitation certaine des milieux aéronautiques, l'association professionnelle des lignes aériennes françaises, devait adopter en programme la réclamation constante d'un statut légal basé sur les principes suivants, mieux systématisés, et qui constitueront la charpente de cet ouvrage :

I. — *Assurances.* — Il devait être demandé à l'Etat de reformer la législation en ce qui concernait les assurances des professionnels des lignes aériennes, afin qu'en cas de mort ou d'incapacité totale un capital fut alloué à la victime ; le chiffre de 100.000 francs, afférent au cas de mort, devait servir de base pour le calcul d'allocations moindres pour accidents secondaires.

II. — *Admission dans les services officiels.* — Tout pilote professionnel de ligne devait avoir droit après 5 années de vol régulier dans les compagnies à être admis dans les services de l'Etat. Si pour une raison d'ordre médical : accident, incapacité professionnelle, le pilote était obligé d'interrompre son service avant cette période de cinq années, il devait pouvoir être admis, après avis de la Commission médicale, au même titre que ses camarades, dans les services d'Etat. Les années passées au service de la Compagnie à titre de pilote devaient être comptées comme ancienneté au titre de fonctionnaire.

Nous ne relèverons pas l'excès de cette demande, mais il marque l'ardeur des démarches alors engagées.

III. — *Brevets.* — L'on devait solliciter des services de l'Etat, l'octroi, par équivalence, du brevet ordinaire de navigateur aux pilotes ayant un an d'ancienneté dans une compagnie ; d'un certain coefficient en rapport avec le nombre d'heures de vol accomplies par des pilotes dans les différentes compagnies, en ce qui concernait les notes accordées aux

candidats désireux d'obtenir le brevet supérieur de navigateur.

A remarquer immédiatement qu'il n'y avait aucune raison d'accorder une majoration de points, en vue d'un brevet délivré en raison de capacités techniques spéciales, du fait d'un séjour plus ou moins long dans une compagnie où il pouvait se faire que ces capacités techniques n'eussent jamais été éprouvées. C'est la prétention courante à la qualité par le stage plus ou moins prolongé dans un poste secondaire, et rien moins, en fait, que la négation même de la qualité ; nous le verrons par la suite, lorsque nous constaterons l'insuffisance parfois lamentable de pilotes pourtant émérites, lors des épreuves du brevet supérieur de navigateur.

Les revendications du personnel navigant que nous venons d'énoncer constitueront les lignes directrices des études qui font l'objet de cet ouvrage. Elles déterminent le sens et les limites des questions que nous allons exposer et qui forment l'armature du statut professionnel du personnel civil navigant, ainsi détaillé et plus systématiquement : Le personnel navigant, définition ; formation, recrutement ; protection et avantages.

Définition du personnel navigant

Aussi loin que l'on remonte dans les textes, la définition reste incertaine. Le premier texte français, le décret du 21 novembre 1911, est même sans mention sur le sujet. L'article 6, § d, du décret du 8 juillet 1920, réglementant la navigation aérienne en France, dispose que les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français à condition :

« d) de posséder à bord les brevets prescrits pour le personnel de l'aéronef... ;

i) Les brevets ci-dessus sont délivrés par le Service de la Navigation Aérienne. Des arrêtés du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique fixeront les conditions de délivrance des brevets et licences... »

Le décret portait une disposition intéressante encore et d'ailleurs maintenue :

Article 13, § 2 : « Les prescriptions du présent décret en ce qui concerne la délivrance des brevets du personnel ne s'appliquent pas... à l'intérieur d'un aérodrome au personnel qui est en cours d'instruction, ou qui est à bord des aéronefs volant pour effectuer des essais ou expériences. »

Le 18 septembre 1920 paraissait une Instruction pour la délivrance, l'emploi et le renouvellement des brevets du personnel navigant de l'Aéronautique civile et des transports aériens. Si l'on remonte de l'énoncé que constitue la définition au terme lui-même défini, nous constatons que le personnel navigant était ainsi constitué : Pilotes de tourisme (avion et hydravion), de transports publics (avion et hydravion), navigateurs aériens (2 degrés), pilotes de dirigeables (3 classes), pilotes de ballons libres, mécaniciens d'aéronefs affectés aux transports publics.

La loi fondamentale de la navigation aérienne en France, la loi du 31 mai 1924, dispose à son article 31 : « Le commandant, les pilotes et les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui seront déterminées par arrêté ministériel ».

Cette loi introduit une notion nouvelle, non encore clairement analysée : celle du commandant d'aéronef (1) que nous étudierons dans une partie spéciale de cet ouvrage.

Les instructions du 10 février 1926, prises en vertu de la loi du 31 mai 1924, conservent les distinctions précédemment admises en France et n'apportent rien de nouveau sur ce sujet. Il fallait attendre la loi du 30 mars 1928, relative au statut du personnel navigant de l'Aéronautique, pour voir introduire une généralisation systématique en ce qui concerne le person-

(1) La Convention internationale sur la navigation aérienne, d'ailleurs inspirée presque textuellement de textes français, (13 octobre 1919) monument essentiel pour la réglementation aérienne en Europe, dispose à son article 12 : « Le Commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. »

Cet annexe prévoit : les brevets de pilotes d'avions de tourisme — non valables pour les transports publics et le travail aérien (cette dernière notion a été introduite dernièrement) ; les brevets de pilotes d'avions servant aux transports publics ou au travail aérien ; les brevets de pilotes de ballon libre ; les brevets de pilotes de dirigeables (3 classes) ; les brevets de navigateurs aériens.

nel navigant. En effet l'article 5 de cette loi est ainsi conçu : « Le personnel français de l'Aéronautique civile bénéficiera des allocations prévues à la présente loi en faveur du personnel navigant de l'Aéronautique militaire. Un règlement d'administration publique fixera les conditions d'application de la disposition qui précède ».

Ce texte allait conduire les rédacteurs du règlement d'administration publique à donner des précisions sur ce qu'il fallait entendre par « personnel de l'Aéronautique civile ». Le 25 janvier 1929 intervenait un décret portant règlement d'administration publique pour l'application de cet article 5. Ce décret sera particulièrement étudié dans le chapitre que nous consacrons aux assurances aériennes. Mais, dès maintenant, nous retenons celles de ses dispositions qui nous permettent une vue d'ensemble sur les gens qui composent le personnel de l'Aéronautique civile.

L'article I^{er} du décret porte : « Sont admis au bénéfice des allocations prévues par la loi du 30 mars 1928 en faveur du personnel navigant de l'Aéronautique militaire, les employés et ouvriers de nationalité française, pratiquant habituellement ou occasionnellement la navigation aérienne et remplissant à bord d'un aéronef l'une des fonctions suivantes :

a) Conduite, surveillance, entretien de l'aéronef ou des dispositifs divers.

b) Usage des dispositifs ou appareils emportés à bord, notamment des appareils de radiotélégraphie et de photographie.

c) Service des passagers.

d) Observations à bord de phénomènes d'ordre physique, chimique, physiologique, météorologique et expérimentation dans les mêmes domaines.

e) Contrôle à bord des dispositifs utilisés en navigation aérienne, même s'ils sont fixés à terre.

f) Commandement, inspection des personnels ci-dessus visés, et, d'une manière générale, tout personnel montant à bord d'un aéronef pour y remplir une fonction à l'occasion d'un vol.

Les entreprises de quelque nature qu'elles soient, qui occupent du personnel appeler à bénéficier, dans les conditions prévues au présent décret, des allocations prévues ci-dessus, par application de l'article 5 de la loi du 30 mars 1928, doivent en faire la déclaration au Ministre de l'Air.

Le contrat de travail indique si l'employé ou ouvrier fait partie normalement ou peut occasionnellement faire partie du personnel navigant défini ci-dessus. »

La définition du personnel navigant admise par le décret est apparemment trop vaste ; s'il convient de la retenir lorsqu'il s'agit de couvrir par une protection particulière les personnes que leurs fonctions peuvent occasionnellement assimiler au noyau réel du personnel navigant — à savoir, ceux qui exercent professionnellement et habituellement la navigation aérienne — il n'en est pas moins certain que le personnel navigant est celui qui s'est volontairement destiné à la navigation aérienne, qui a subi un apprentissage spécial, fait preuve de connaissances et de qualités particulières ; les brevets permettent en dernière analyse une discrimination sérieuse et plus juste. Le personnel navigant comprendra toutes personnes coopérant par profession, à la navigation aérienne, et constituant l'équivalent de l'équipage maritime. Nous avons ainsi préparé la voie aux catégories suivantes : 1^o) le Commandant d'aéronef — 2^o) l'équipage aérien composé des titulaires de brevets : pilotes, navigateurs, mécaniciens, radios. Le personnel restant, à bord de l'aéronef, hors de ces catégories, n'a pas de fonctions propres en vue de la conduite de l'aéronef ; il est assimilable aux employés civils ou agents du service général maritime, et, le cas échéant, aux médecins et commissaires de bord.

En effet, les agents du service général maritime ne sont pas des inscrits maritimes ; cette institution ne s'applique qu'à ceux qui ont un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment — loi du 24 décembre 1896, art. 4, § 3 (1). Mais, par ailleurs, ils jouissent d'avantages analogues à ceux qui sont réservés aux inscrits : assurances contre les

(1) Toutefois la loi du 13 Déc. 1926, art. 3, considère comme « marin » toute personne servant à bord d'un navire.

accidents et les maladies professionnelles ; pensions de retraite. La loi du 24 décembre 1896 dispose : « Le marin doit avoir à bord un emploi relatif à la marche, à l'entretien ou à la conduite du bâtiment... » et c'est la définition qui a été adaptée à la navigation aérienne ; elle exclut les agents du service général aérien.

C'est donc le personnel navigant, stricto sensu, qui fera l'objet de cette étude ; nous nous appliquerons à définir comment l'on accède dans la catégorie des gens de l'air et quelles obligations, quels avantages la loi lui réserve (1).

Il existe encore parmi les gens de l'air un personnage de nature indécise : c'est le parachutiste. Il est aux gens de l'air ce que l'usager de la bouée serait aux gens de mer ; tout à l'opposé du professionnel aérien par habitude et par choix, il ne fait que passer dans l'air comme pour le fuir. C'est par exception qu'il vogue, et ses expériences ne sont jamais très longues. Va-t-il bénéficier des obligations et des avantages du personnel navigant ? Nous verrons dans notre chapitre consacré aux assurances aériennes qu'il a été rattaché sur ce point au personnel aérien.

L'inscription aérienne

Nous avons vu ce qu'il fallait entendre par personnel aérien navigant. Avant d'entrer dans le détail des règles qui le concernent, nous estimons utile d'examiner ici quelques vœux

(1) Le personnel navigant veille à l'exécution de la navigation aérienne ; l'on peut se demander ce qu'est la navigation aérienne ; la loi maritime a jugé utile de définir la navigation maritime ; elle dispose : loi de 1896, art. 1^{er} : « ... toute navigation qui s'exerce, soit sur la mer soit dans les ports ou dans les rades, soit sur des étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée, et pour ceux où il n'y a pas de marée jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter... ».

Nous admettons que la navigation aérienne est le propre des aéronefs lorsque leur fonction essentielle est la locomotion aérienne. Il y a en effet des cas assez particuliers où les aéronefs sont rangés parmi les bateaux lorsqu'ils sont amérissés et parmi les véhicules terrestres lorsqu'ils roulent au sol. Ces distinctions — qui sont d'ailleurs sans effet en ce qui concerne le personnel de conduite — ne sont pas que de pures subtilités ; elles ont des conséquences sur les règles de circulation à observer. A titre d'illustration, nous pouvons signaler que les aéronefs amérissés doivent se conformer à la réglementation des bateaux, et qu'il a été admis que les aéronefs circulant sur les routes terrestres doivent observer les prescriptions du Code de la route : accident du Crottoy, jugement du tribunal d'Abbeville, 4 juillet 1929 ; le tribunal rejeta une requête présentée par la veuve d'une personne tuée par un aéronef qui roulait à terre pour rejoindre sa base de départ. Aucune des argumentations s'appuyant sur le Code de la Route ne fut retenue en considération de la qualité militaire de l'aéronef ; les véhicules militaires peuvent en effet échapper aux règles du Code.

présentées par les associations professionnelles et tendant à l'institution d'une « inscription aérienne ».

Ayant considéré ce que les intéressés eux-mêmes sollicitaient, nous verrons, en premier lieu, la valeur réelle des arguments invoqués, en second lieu, de quelle façon ils ont obtenu certaines satisfactions.

Une des premières revendications, appuyées de considérations juridiques, émises par le personnel navigant portait sur la création de « l'inscription aérienne ». Elle reposait sur certaines similitudes du monde aérien et du monde marin, résidant plus dans les mots eux-mêmes que dans les faits.

Il y a une liaison évidente entre l'activité militaire et l'activité civile dans les choses de l'air ; il y avait même identité, au début de l'aviation marchande, que dirigeaient des fonctionnaires militaires de carrière, ou provenant des cadres militaires.

Encore influencées très fortement par les enseignements de la guerre, les autorités qui présidaient à la gestion des services aéronautiques étaient convaincues de la nécessité d'assurer un recrutement certain de réserves entraînées pour l'armée de l'air. Par ailleurs, combien de rapprochements n'étaient-ils pas possibles entre le monde marin et le monde aérien ? L'aéronef est un bateau ; le navire et l'avion naviguent dans deux éléments semblablement infinis ; il y a à bord de l'aéronef un capitaine et un équipage ; à beaucoup d'autres points de vue encore, des rapprochements peuvent être tentés. Toutes ces assimilations, un peu forcées, facilitaient le lancement d'un projet pour la création de l'inscription aérienne.

La pratique devait démontrer, jusqu'à revirement toujours possible d'ailleurs, car l'aviation n'est pas à tout jamais stabilisée, qu'il n'y avait pas lieu d'envisager l'inscription aérienne ; les rapprochements faits entre l'Air et l'Eau existaient dans les mots beaucoup plus que dans les faits et les nécessités de fonctionnement des milieux envisagés. Cependant, il y avait là une notion qu'il n'est pas sans intérêt d'exposer dans ses détails, quitte à l'éliminer si l'analyse la montre inadéquate.

L'Association française aérienne, à la suite d'une conférence faite, le 8 décembre 1921, par M. Ch. Julliot, avait émis les vœux suivants, l'inscription aérienne étant admise en principe, d'une façon globale :

« 1° Les Inscrits aériens voleraient obligatoirement dans les centres d'entraînement de leur ville 2 ou 3 heures par mois, au lieu de une heure, comme il est prévu actuellement.

2° Obligation pour les Inscrits aériens d'un vol à 3.000 m. ou plus une fois par mois.

3° Voyage obligatoire de 300 kilomètres une fois par trimestre sur appareil de guerre.

4° Gratuité du transport par voie ferrée entre le domicile de l'intéressé et le centre d'entraînement au moyen d'une feuille de route ou d'une carte d'Inscrit aérien.

5° Paiement à l'Inscrit aérien d'une prime de frs : 25 par heure de vol.

6° Retraite proportionnelle pour les Inscrits Aériens vers l'âge de 35 ans.

7° Rente reportée sur la tête des ascendants ou descendants directs en cas de mort ou d'incapacité totale par suite d'accident au cours des vols d'entraînement. »

Tous ces avantages devaient être consentis aux seuls Inscrits aériens à condition, sous peine de radiation, de satisfaire aux heures et épreuves de vols.

Les centres d'entraînement devaient être ouverts aux autres pilotes non Inscrits aériens, mais ces derniers ne devaient pas profiter des avantages de l'inscription.

Dans l'ignorance assez générale de l'institution dont on se réclamait, l'inscription maritime représentait à l'esprit des intéressés une machine d'un rendement éprouvé et quasi automatique ; l'on savait que quelques légères servitudes administratives entraînaient en contre-partie des avantages considérables — ce qui était pour le moins erroné — et sans que l'on sut exactement quels avantages, car il est à supposer que, si les associations professionnelles avaient connu le taux des retraites et des indemnités que perçoivent les inscrits maritimes, elles se seraient empressées d'aiguiller leurs demandes

vers d'autres fins : mutuelles, assurances ou autres organismes d'un fonctionnement plus aisé et plus heureux.

Oubliant encore la situation de faveur qui a été faite aux gens de l'air par la loi sur les assurances aériennes du 30 mars 1928, les associations affectent volontiers de rappeler que d'autres corps de métiers jouissent de protections diverses, notamment d'allocations après une certaine période d'activité ; nous verrons ultérieurement si les situations professionnelles des gens de l'air et des marins sont comparables à ce point de vue. Nous allons résumer rapidement les dispositions générales de l'inscription maritime ; nous rechercherons ensuite comment elles pourraient s'adapter aux gens de l'air et si cette adaptation est même désirable.

Critique d'une inscription aérienne

L'inscription maritime a pour but essentiel d'assurer le recrutement de l'armée de mer. En elle-même, du point de vue pratique, elle est la constatation pure et simple de la profession (Ripert) « Toutes personnes qui exercent la navigation maritime à titre professionnel sont obligatoirement inscrites sur les registres de l'Inscription maritime en vue de l'assujettissement aux services militaires dans les équipages de la flotte ». Elle a pour origine le système des classes inventé par Colbert (1668). Cette institution est actuellement régie par la loi du 24 décembre 1896, modifiée par les lois en date des 28 janvier 1898, 14 juillet 1908, 30 décembre 1920.

Ce qu'est le modèle : l'inscription maritime

Le littoral est divisé en circonscriptions spéciales dont l'unité principale est le quartier. Tout Français exerçant la navigation maritime à titre professionnel doit être inscrit dans les bureaux du quartier où il est domicilié. Les inscrits sont répartis en : inscrits provisoires, définitifs, hors de service. L'on peut s'inscrire même après avoir dépassé l'âge des services militaires. Jusqu'à l'âge de 20 ans ils ne peuvent être levés que par décret, en temps de guerre ; de 20 à 27 ans ils sont incorporés individuellement, suivant les besoins de l'armée de mer. Le service actif est de 5 ans. A 27 ans on entre

dans la réserve. Les obligations administratives concernent les formalités pour changement de domicile, l'interdiction de s'absenter du lieu de résidence pendant plus d'un mois sans en faire la déclaration, ainsi que pour se rendre à l'étranger ; les inscrits ne peuvent naviguer sous pavillon étranger sans autorisation ministérielle, le lien qui les unit au capitaine de navire, en cas d'engagement commercial, a un caractère d'ordre public ; dans ce cas ils peuvent être soumis au régime particulier de la désertion.

En compensation, les inscrits ont le privilège de la pêche côtière, d'une proportion obligatoire dans l'équipage de tout navire français, la possibilité d'obtenir des concessions gratuites de parcelles de plage pour pêcheries mobiles, la suppression de toute patente en raison de l'exercice de la pêche et de la vente du poisson ; ils sont dispensés de tout service public autre que celui de la Marine.

En cas de guerre les inscrits gradés dans la flotte de commerce servent dans la marine de guerre avec leur grade. Dans l'allocation des primes qui sont allouées pour la grande pêche (loi du 26 février 1911) les primes sont calculées d'après le nombre des inscrits à bord des bâtiments ; ils ont droit à des emplois réservés.

Enfin et surtout ils ont droit à une pension de retraite ou d'invalidité et à une assurance obligatoire contre les accidents du travail et les maladies professionnelles. Deux institutions spéciales assuraient jusqu'au 1^{er} janvier 1930 l'exercice de ces droits : la Caisse des Invalides de la Marine ; la Caisse de prévoyance des marins français. Désormais un seul établissement : « l'Etablissement national des Invalides de la marine » groupe ces différentes activités (loi du 1^{er} janvier 1930).

La Caisse des Invalides qui fonctionnait depuis 1720, assurait le régime des pensions.

Actuellement, ont droit à pension, à partir de l'âge de 50 ans, les inscrits maritimes qui ont accompli dans certaines conditions 180 mois de service.

Les inscrits maritimes ayant accompli au moins 300 mois de service ont droit à partir de l'âge de 50 ans à une pension

annuelle minima variant de 6.800, pour les capitaines au long cours, à 3.400 pour les inscrits de l'ultime catégorie. Ces pensions peuvent être majorées en considération des salaires moyens annuels réellement perçus.

Les veuves et orphelins ont droit sous certaines conditions à une pension équivalente à une fraction de la pension du mari ou du père.

A défaut d'application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, la loi du 21 avril 1898 avait organisé le système de l'assurance obligatoire ; ce chapitre a été remanié également par la loi du 1^{er} janvier 1930.

Critique de l'inscription maritime

S'il est permis de formuler une critique sur ces avantages, nous dirons que l'allocation enviée d'une pension dite de demi-solde, apparaît comme moins favorable maintenant qu'il existe un système complet de pensions de retraites ouvrières. Par ailleurs, si l'inscription maritime fonctionne d'une façon satisfaisante, elle n'en est pas moins fortement attaquée par les armateurs qui estiment être trop liés par les obligations qu'elle leur impose, notamment le rapatriement et la proportion obligatoire du personnel français à bord des navires français. Si l'on se réfère à l'idée-mère de l'inscription qui ne vise qu'à la garantie de recrutement d'un personnel de guerre spécialisé, on peut estimer qu'elle a en grande partie perdu de son importance. Les sources actuelles qui alimentent le personnel marin sont, outre l'inscription, les engagements volontaires et l'incorporation d'hommes du contingent annuel. De 1873 à 1908, par exemple, le recrutement a donné pour la formation des équipages des ressources sensiblement égales à celles de l'inscription maritime. En outre, l'on constate que l'engagé volontaire bien choisi a éliminé peu à peu des spécialités modernes l'inscrit maritime dont le seul avantage est d'avoir l'habitude de la mer et l'accoutumance de la discipline. Les inscrits maritimes, sont, eu égard aux nécessités actuelles de la marine, beaucoup trop nombreux ; leurs réserves ont, pendant la guerre, été affectées fréquemment aux corps ter-

restres ; ce sont des masses de candidats à la demi-solde au détriment de l'Etat.

Certes, les critiques que l'on peut adresser à l'inscription maritime ne s'appliquent pas ipso facto à l'inscription aérienne, si toutefois ce système était admis, car il pourrait justement tenir compte des enseignements d'une longue pratique en matière maritime ; toutefois, si nous poussons plus avant notre recherche, nous serons amenés à l'abandon définitif de formules tentantes mais, ou périmées, ou inadéquates.

L'inscription maritime vise strictement le personnel navigant ; transposée dans le domaine de la navigation aérienne elle ne s'appliquerait donc qu'aux pilotes, aux navigateurs, peut-être aux mécaniciens navigants.

Si nous considérons ce personnel, et abstraction faite, momentanément, des avantages de retraites et d'indemnités pour invalidité, sur lesquels nous reviendrons dans un chapitre suivant, que reste-t-il de l'inscription maritime qui puisse être mis à profit pour le recrutement de personnel navigant aérien ?

Est-il possible d'instituer, pour le personnel navigant de l'Aéronautique des avantages correspondant aux concessions de plages ? Il ne le paraît pas. Réserver à ce personnel l'exclusivité des entreprises de tourisme, de propagande, serait condamner ces entreprises à rester dans le domaine de la petite industrie. Quant au monopole, il existe en fait puisqu'en matière de navigation aérienne les emplois de pilotes, de navigateurs, de mécaniciens sont réservés aux titulaires de brevets dont l'obtention exige une préparation longue et coûteuse.

Liaison du personnel civil et du personnel militaire.

Si nous remontons à la source réelle des revendications des gens de l'air et si nous considérons qu'elles ont pu, pendant un certain temps trouver écho dans les milieux officiels, nous constatons que le sujet comporte, en fait, deux faces distinctes : il y a, en premier lieu, les avantages, le statut professionnels ; il y a, en second lieu, le recrutement même du personnel aérien, dans son sens le plus large.

Il convient de reconnaître que des pensées militaires inspiraient encore, dans les années 1921 et suivantes, toutes démarches entreprises en faveur du personnel aérien ; ce qui se justifiait du fait que presque tous nos pilotes étaient, sont, et seront encore longtemps — aussi longtemps que l'apprentissage sera coûteux — de formation militaire. Or, comme toutes formations militaires, l'Aéronautique était considérée devant mener en temps de paix une sorte de vie au ralenti ; il fallait pour assurer sa vie efficace et entière du temps de guerre parfaire sa situation, assurer son recrutement.

Or à cette époque le recrutement était assuré par des moyens secondaires, intéressants mais insuffisants, tels que, notamment, des primes de vol ou d'entraînement pour le personnel de réserve ; ces artifices assuraient plutôt l'entretien des effectifs que leur renouvellement abondant. Il était nécessaire qu'une classe civile existât afin de pouvoir fournir en temps de guerre des pilotes en état parfait d'entraînement. De même que la marine militaire doit parfaire ses effectifs au moyen de prélèvements dans les marines civiles, il semblait bon de concevoir un système assurant de larges disponibilités de personnel civil aérien, adaptable au temps de guerre. Nous verrons plus tard s'il peut en être ainsi et si ce n'est pas bien plutôt l'inverse qui est devenu la règle. Il ne s'agissait d'ailleurs que des personnels spécialisés dans la conduite ; quant aux personnels non spécialisés, il n'y avait pas lieu de prévoir un recrutement ni un statut particuliers puisque leurs services demeurent les mêmes en temps de paix comme en temps de guerre. Il semblait évident, aussitôt que l'on envisageait la vie de l'aéronautique militaire, que cette aéronautique était liée très étroitement à une aviation commerciale desservie par les éléments les plus jeunes et les plus entreprenants.

Mais cette idée, excellente en elle-même, était sujette à de graves critiques. L'aviation civile en effet n'offre pas un champ infini. Les efforts les plus remarquables en ressources matérielles, en énergies précieuses s'y sont appliquées ; mais l'aviation civile est en premier lieu commerciale ; les places dont elle dispose sont limitées et bien loin de fournir des élé-

ments à l'aviation militaire, c'est à l'aviation militaire que l'aviation civile empruntera tout son personnel. Dès l'abord, apparaissait l'impossibilité de parler d'une inscription aérienne envisagée, comme l'inscription maritime, dans ses deux aspects jumelés : militaire et civil. Alors que les marins inscrits sont marins toute leur vie, tirent leurs ressources de la mer et des professions maritimes, en un mot, ont tout intérêt à subir certaines charges, les inscrits aériens allaient être grevés de charges gênantes sans contre-partie assurée. A calquer l'inscription maritime étroitement on obtenait des résultats inopérants.

Comment on a pourvu au recrutement militaire.

Pour assurer le recrutement de l'aviation militaire les autorités militaires allaient être conduites à constituer un système complet, ingénieux, et parfaitement établi, puisqu'il assure un recrutement plus que suffisant et la formation de cadres actifs, et de troupes de réserves bien instruites, plus nombreux même qu'il ne conviendrait. Grâce aux écoles de pilotage, aux primes de vol, à l'attrait d'une instruction professionnelle attachante et gratuite, l'armée de l'air allait assurer sans difficultés sa propre vie, indépendante de l'aviation civile sur laquelle elle comptait trop au début.

Ainsi d'autres moyens que ceux fournis par une hypothétique inscription aérienne devaient améliorer le recrutement du personnel de l'Aéronautique. Il convenait même de rejeter sans remords le terme « d'inscrit », de forts arguments étant élevés contre l'inscription maritime ; « régime militaire d'exception appliqué à la partie de la population qui vit des industries maritimes » ; ils auraient pu, à la faveur d'une étiquette malencontreuse se tourner contre la navigation aérienne (1).

(1) Notre étude est consacrée au personnel civil aérien ; toutefois, en raison même de l'union première qui a existé entre les personnels civil et militaire nous jugeons opportun de résumer entièrement ici la situation actuelle du personnel aérien de l'armée.

Le personnel est constitué d'éléments provenant : du contingent normal, des engagés, des boursiers de pilotage. La première catégorie ne pose pas de difficultés. La deuxième catégorie comprend les navigants et les non-navigants. Les non-navigants peuvent s'engager pour 2, 3, 4 ou 5 ans dans un régiment ou une formation

Etant donné que l'Aéronautique militaire devait elle-même et fort opportunément trouver ses voies, la partie de l'institution qui nous occupe, propre au recrutement militaire, cesse de nous intéresser. Nous allons examiner la question, en son aspect civil et professionnel.

Si nous revenons sur les vœux présentés par l'association française aérienne nous remarquons que cette association admettait comme charges pour les inscrits aériens, nous dirons désormais les pilotes, l'obligation d'exécuter un certain nombre d'heures de vol chaque mois et chaque année et différentes autres épreuves de conduite d'appareils aériens. En contrepartie le pilote aurait eu droit à quelques transports gratuits, à des primes de vol, enfin et surtout à une retraite proportionnelle, à l'âge de 35 ans, et à une rente dans le cas d'incapacité totale par suite d'accident au cours des vols d'entraînement.

d'aviation. Les engagements peuvent se faire par devancement d'appel lorsque les candidats sont titulaires du brevet P. M. E. ou du certificat d'aptitude à l'emploi de mécanicien militaire d'aviation. Les jeunes gens qui sont reconnus aptes à la suite d'un examen peuvent contracter un engagement de 4 ou 5 ans comme élèves mécaniciens. Dès leur arrivée au service ces engagés suivent des cours spéciaux qui les conduisent à l'examen du brevet supérieur de mécanicien d'aviation, ultérieurement au Centre d'instruction des spécialistes de l'aviation. Ces stages durent un an.

Les avantages particuliers consistent en primes journalières supplémentaires qui, après la durée normale du service, peuvent atteindre 3 fr. 50 pour les soldats, 4 francs pour les caporaux, 7 fr. 50 pour les sergents et les sergents-chefs, 8 fr. 50 pour les adjudants et adjudants-chefs.

L'avantage le plus considérable consiste en la formation professionnelle qui donne à tous ces jeunes gens des facilités extrêmes pour s'employer dans l'industrie.

Admission dans le personnel navigant. — Les jeunes gens qui ont obtenu le brevet militaire à la suite d'une bourse de pilotage peuvent contracter engagement comme pilotes élèves. En outre, peuvent contracter un engagement comme élèves pilotes, les jeunes gens qui souscrivent pour une durée de 4 ou 5 ans, s'ils répondent aux conditions d'instruction et de santé requises. Les engagements pour le titre d'élève pilote ne peuvent être souscrits que pour le 2^e groupe d'ouvriers d'Aéronautique à Istres.

L'avancement est plus rapide, la prime journalière plus forte : elle est portée aux taux respectifs de 8, 12 et 15 francs. Pour les mitrailleurs en avion l'indemnité respective est de 4, 6 et 7 fr. 50.

Ces indemnités sont allouées sans préjudice de la prime d'engagement elle-même ainsi fixée :

Pour les engagements de 2 ans : 650 francs ; 3 ans : 1.950 francs ; 4 ans : 3.250 francs ; 5 ans : 4.550 francs.

Indépendamment de ces moyens pour assurer le recrutement, l'Etat convie les jeunes gens avant le service militaire à se préparer à l'aviation au moyen des bourses de pilotage pour les navigants, et de cours faits par les aéro-clubs, les écoles professionnelles pour les mécaniciens d'avion et les radiotélégraphistes.

Les bourses de pilotage consistent en l'affectation des candidats, préalablement reçus à un examen, à une école civile qui après un certain temps d'instruction délivre le brevet de pilote militaire ; la durée moyenne de l'instruction est de 9 mois ; les boursiers sont des civils, revêtus de leurs habits civils.

Avantages réservés aux boursiers de pilotage. — Les avantages réservés aux

Recherche d'un système de garanties professionnelles.

Ces obligations devaient tendre au maintien en bon état d'entraînement du personnel de réserve et lui assurer un intérêt évident à s'y conformer. L'allocation des retraites et des rentes aurait été confiée à un établissement des « Invalides de l'air », future caisse de secours et de retraite, caisse de prévoyance et accidents, gérée dans des conditions analogues à celles qui régissent l'Etablissement des Invalides de la Marine. La caisse de l'Air aurait été rattachée soit aux établissements similaires déjà existants : Caisses nationales d'assurances contre les accidents et d'assurance en cas de décès ; caisse nationale des retraites, soit, de préférence à l'établissement des Invalides de la Marine lui-même.

Il devait en résulter des charges financières assez lourdes mais auxquelles devaient participer les intéressés eux-mêmes.

Telle était la structure du statut du personnel navigant, selon les vœux des gens de l'Air.

boursiers de pilotage pendant leur entraînement dans les écoles d'aviation civiles sont les suivants :

1^o) Leur instruction de pilote et leur perfectionnement sont faits aux frais de l'Etat ;

2^o) Ils sont logés et nourris par l'Ecole aux frais de l'Etat ;

3^o) Ils perçoivent une prime journalière de trois francs par journée de présence effective à l'Ecole ;

4^o) En cas de maladie ou d'accident, ils sont soignés aux frais de l'Etat. Toutefois, en cas de maladie ou d'accident étranger au vol, les soins ne sont garantis que pendant quinze jours au bout desquels le Ministre peut prononcer la radiation ;

5^o) Ils bénéficient sur les chemins de fer d'un bon de réduction demi-tarif par mois à destination du domicile de leur famille.

6^o) Des allocations forfaitaires sont prévues en cas d'accident survenu au cours de leur entraînement à l'Ecole.

Le brevet militaire de pilote d'avion obtenu comme boursier de pilotage donne la possibilité de percevoir les indemnités spéciales du personnel navigant de l'aviation militaire après incorporation.

Les indemnités spéciales aux pilotes brevetés servant pendant la durée légale s'ajoutent à la solde et aux accessoires de solde, leur taux est :

Caporaux et soldats, 2 fr. 50 par jour.

Sergents et caporaux-chefs, 5 francs par jour.

Au point de vue de l'avancement, le brevet militaire de pilote d'avion obtenu comme boursier de pilotage procure les mêmes avantages que le brevet de préparation militaire élémentaire si le boursier entre au service dans les six mois qui suivent l'obtention du brevet.

Indépendamment de ces dispositions déjà favorables, l'Etat admet que les jeunes gens titulaires de brevet de tourisme seront incorporés à l'école d'Istres, au groupe d'ouvriers aéronautiques ; l'Etat rembourse à ces jeunes gens, lorsqu'ils en auront fait les frais, le montant des sommes engagées pour ce brevet, sans que le total puisse toutefois dépasser 6.000 francs ; sous certaines conditions légères : aptitude physique, production de diplôme ou brevet élémentaire, au minimum, obtention rapide du brevet de pilote militaire.

Nous signalons immédiatement que ces vœux semblaient réclamer les mêmes droits et obligations pour tous les membres du personnel navigant, copiant en cela le statut des marins ; nous aurons lieu de voir, au cours de nos études suivantes, que seuls, les professionnels de la navigation aérienne ont trouvé audience auprès du législateur. Ce sera en effet aux seuls professionnels, aux employés du service aérien, que s'appliquera plus tard la loi sur les assurances aériennes et c'est à ceux-là seuls que l'on songe, le plus généralement, lorsque l'on envisage le « personnel navigant » dérivé du primitif « inscrit aérien ». Cette distinction se justifie du fait que l'aviation militaire a su organiser tout ce qui regarde la défense au moyen des aéronefs ; ses règlements s'appliquent aux trois stades de la vie des pilotes : recrutement, mise en condition, entretien. Pour cette dernière phase, toutefois, il a fallu faire appel à l'industrie privée. Nous voulons parler des centres d'entraînement des pilotes civils.

Les centres d'entraînement des pilotes civils.

Afin d'assurer l'entraînement du personnel civil, l'Etat a confié à différents entrepreneurs le fonctionnement de centres d'entraînement. 12 centres sont actuellement utilisés : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Angers, Clermont, Chalon-sur-Saône, Nîmes, Montpellier, Alger, Douai, Strasbourg.

Il s'agit ici de l'entraînement de tous les pilotes civils et non seulement des pilotes professionnels ; nous y trouvons le caractère de généralité dont se réclamaient les associations professionnelles. Les pilotes, pour être admis à s'entraîner, doivent être pourvus soit du brevet militaire, soit du brevet maritime et dans ce cas être entraînés sur avions terrestres. Ils doivent être mobilisables dans l'Aéronautique militaire ou maritime. Sont considérés comme pilotes mobilisables ceux qui sont appelés en vertu des règlements militaires à être réaffectés à l'aviation. Les intéressés doivent fournir une déclaration attestant qu'ils n'ont pas été rayés du personnel navigant.

Les pilotes, observateurs et mitrailleurs ont droit à une

heure de vol par mois, sans rappel pour les heures non employées, sauf dans le cas de circonstances exceptionnelles et de vols au-dessus de la campagne.

Les pilotes habitant à plus de cinquante kilomètres ont la faculté de grouper par période de deux mois les vols auxquels ils ont droit, et les pilotes habitant à plus de cent kilomètres ont la faculté de grouper par période de trois mois les vols auxquels ils ont droit.

Ces heures de vol sont enregistrées sur le carnet de vol de chaque pilote. Le chef du centre doit désigner à l'administration les pilotes pour lesquels il estime que l'entraînement n'est pas profitable ; le Ministre statue et peut même se prononcer sans y être provoqué.

Les vols d'entraînement donnent droit à une allocation fixée par semestre, variable, mais oscillant aux environs de 70 à 80 francs ; elle a été fixée à 85 francs pour l'année 1929.

Le droit à une allocation supplémentaire et exceptionnelle de cinq heures de vol à exécuter dans un laps de temps inférieur à un mois est ouvert aux pilotes qui se réentraînaient en vue de piloter certains appareils.

Les vols peuvent comporter des vols seuls et en double commande ; le nombre d'heures de vol en double commande pouvant être accordé à chaque pilote de réserve mobilisable pour se réentraîner ne pourra dépasser quatre heures. Les vols en double commande sont d'ailleurs considérés comme exceptionnels et réservés aux pilotes n'ayant pas volé depuis longtemps ou à ceux qui désirent s'entraîner sur un avion qu'ils n'ont pas encore piloté.

Le personnel navigant mobilisable (y compris les observateurs et mitrailleurs) peut dans certains cas être autorisé à poursuivre son entraînement, non seulement par des vols au-dessus des Centres, mais aussi par des vols au-dessus de la campagne. Les vols ont lieu sur un parcours agréé, d'un développement pouvant atteindre 200 kilomètres.

Les conditions de toutes sortes auxquelles est subordonnée l'exécution de ces vols au-dessus de la campagne, notamment les conditions que doit remplir le personnel à l'entraî-

nement pour être autorisé à les accomplir, la liste des appareils qui leur sont affectés, la liste des terrains reconnus où doivent se faire les atterrissages intermédiaires, les obligations qui sont imposées à l'entrepreneur sont déterminées par Règlement.

La durée des vols au-dessus de la campagne est limitée, pour une année, à un maximum de quatre heures pour chaque pilote remplissant les conditions requises. Cette faculté ne peut avoir pour effet d'augmenter l'allocation mensuelle d'une heure de vol à laquelle a droit le personnel à l'entraînement. Les pilotes ont la faculté de grouper la dotation de deux mois pour l'exécution de vols au-dessus de la campagne. En outre, ils sont autorisés à accomplir à deux les vols en question.

Les centres donnent toute satisfaction pour l'entretien du personnel navigant en état suffisant d'entraînement ; d'ailleurs le nombre des pilotes qui les fréquentent croît sensiblement chaque année ; il a été de 958 pour l'année 1928 ; il dépasse le millier pour l'année 1929.

Ainsi est résolu le problème important du maintien en souffle, si l'on nous permet cette expression sportive, du personnel navigant. Si l'on envisage, d'autre part, l'intérêt croissant qu'apportent les foules elles-mêmes à l'aviation commerciale et sportive et le nombre considérable des postulants aux bourses de pilotage, l'on est persuadé que la situation, en ce qui concerne le recrutement du personnel navigant mobilisable est excellente. La création d'une inscription aérienne ne présenterait donc même pas l'avantage de solutions toutes faites.

Nous verrons au cours de cet ouvrage que les membres du personnel navigant ont obtenu de grands apaisements en ce qui concerne le régime des indemnités pour accidents, maladies et décès consécutifs à la pratique de la navigation aérienne.

Nous avons ainsi démontré l'inutilité d'accepter un système complet d'organisation professionnelle bâti sur un plan qui ne convient pas aux choses de l'aviation. En matière neuve il faut adopter des idées neuves, quitte à profiter des ensei-

gnements d'institutions déjà polies par leur long fonctionnement : aussi préférons-nous la formule qui consiste à décider de solutions diverses adaptées au flux des circonstances. C'est par pièces et morceaux que se constituent les législations ; il ne sert à rien de hâter leur maturation.

Nous étudierons dans le chapitre suivant les conditions suivant lesquelles on accède à la qualité de membre du personnel navigant ; il n'est pas possible, comme pour les marins, de l'appliquer à l'on ne sait quels riverains privilégiés du ciel ; aussi, faut-il laborieusement faire ses preuves et gagner le titre, c'est-à-dire acquérir un brevet.

CHAPITRE II

Les Brevets du Personnel Navigant

Aussi loin que l'on remonte, en matière de réglementation aéronautique, étant donnés les risques pour les usagers et pour les tiers, l'on voit l'Etat, l'autorité administrative, sagement appliquer leurs soins à la surveillance des aéronefs, tant pour la construction que pour la conduite. Souvenirs d'ailleurs rapprochés et qui ne peuvent aller au-delà du 21 novembre 1911, date du premier décret réglementant la navigation aérienne.

Décret de 1911 — « Les aéronefs, y est-il dit (Titre II, art. 8), ne sont admis à circuler en France que s'ils ont à bord un pilote pourvu d'un brevet d'aptitude. Le brevet d'aptitude, ajoute le texte, est délivré par le Préfet après examen par le service des mines — on songeait aux automobiles terrestres — ou par une société habilitée à cet effet par l'administration ». Nous verrons que l'Aéro-Club de France, a, durant plusieurs années, valablement délivré des brevets.

Les brevets concernaient : a) la conduite des ballons libres, b) la conduite des ballons dirigeables ou d'un appareil d'aviation. Ce dernier brevet devait se dissocier en plusieurs autres. Le brevet d'aptitude délivré pour une catégorie d'aéronef n'autorisait pas la conduite d'un appareil d'une autre catégorie. Le brevet, témoignage de vertu, n'était « délivré qu'à

des personnes de bonne moralité », comme si l'on ne pouvait laisser trop près du ciel s'élancer les mécréants. Les premiers règlements conservent toujours un certain caractère d'ingénuité.

Le brevet n'était délivré qu'à des personnes âgées d'au moins 18 ans, sauf autorisation spéciale du Ministre des Travaux Publics. Enfin, et cette disposition restera encore longtemps indécise, le brevet d'aptitude pouvait être retiré par le Préfet — vraisemblablement en cas de fait immoral — sauf recours au Ministre des Travaux Publics s'il était évident que les conditions dans lesquelles il avait été délivré n'étaient plus remplies.

Au titre IV de ce décret, figuraient les règles générales à observer en cours de route. Se rattachant à notre sujet, nous voyons que déjà était instituée l'obligation du livre de bord, où devaient être consignés : les noms et domicile des pilotes, hommes d'équipage et passagers, l'indication « de tous les événements intéressants, notamment les escales, les accidents survenus à l'aéronef, aux gens de l'équipage et aux autres voyageurs ». Toutes mentions devant être portées autant que possible en cours d'ascension, ou, en cas d'empêchement, après l'ascension, dans un délai maximum de 12 heures. Il était admis que pour les appareils d'aviation, les indications relatives au personnel, aux points de départ et d'arrivée, aux escales et aux accidents étaient seules exigées. Le livre de bord devait être conservé pendant deux ans après les dernières inscriptions et être représenté à toute réquisition (art. 22). Diverses autres mentions, d'ailleurs fort justement inspirées, figurent dans ce texte qui est encore la carcasse de notre réglementation actuelle et qui a, indirectement, donné les lignes générales de la Convention internationale de 1919. Ce qui mérite bien des louanges, si l'on songe que l'on créait rigoureusement dans l'inconnu, l'aviation étant encore larvaire.

Décret de 1913. — Le 17 Décembre 1913, intervenait un nouveau décret abrogeant et remplaçant celui du 21 Novembre 1911. Le texte, qui remaniait très légèrement le précédent,

n'apporte aucune disposition nouvelle en ce qui concerne l'équipage de l'aéronef et le livre de bord. Une disposition particulière figurait dans l'un et l'autre texte et doit être retenue, car elle marque comme une sorte de prémonition du rôle de pilote et de commandant d'aéronef : Article 24 : « Quand un aéronef arrive de l'étranger, le pilote doit immédiatement prévenir le maire de la localité du point d'atterrissage, qui veille à ce que le chargement, s'il y a lieu, ne puisse être distrait ni le matériel emporté avant que les agents du fisc n'aient pu procéder aux vérifications et aux opérations nécessaires. Il y a là un acte qui échappe à la conduite pure de l'aéronef et qui est déjà une mesure d'administration visant le fret.

Après quelques années d'application, et à la fin de la guerre, plus spécialement, des idées nouvelles se firent jour ; un très grand nombre de pilotes aviateurs, pourvus du brevet militaire demandaient leur brevet de pilote civil, par équivalence, de même qu'il était admis en matière automobile. Mais la délivrance par équivalence n'étant pas nettement prévue dans les textes en vigueur, des difficultés d'application se posèrent. Il fut admis, à titre provisoire, que l'équivalence jouerait ; d'ailleurs, les épreuves des brevets militaires (circulaire du 19 Décembre 1913) étaient alors plus sévères que les épreuves des brevets civils. Entre temps, le Service de la Navigation Aérienne, rattaché au Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique remplaçait le service des mines pour l'examen technique des candidats pilotes.

La Convention internationale de 1919 allait donner des règles nouvelles, précises et heureuses.

Les brevets dans la Convention internationale de 1919. — Rappelons, en premier lieu, que la Convention Internationale de Navigation aérienne, conclue le 13 Octobre 1919 à Paris, a été élaborée par les Puissances alliées désireuses de régler, à un moment où s'élaboraient les règles de la nouvelle Europe, le régime de la locomotion aérienne, en son essence, internationale. 27 Etats ont concouru à l'élaboration de la « Convention portant réglementation de la navigation Aérienne » ; 27

Etats, à ce jour (1) sont parties à la Convention, à l'exception de certains Etats qui ont figuré aux travaux : les Etats-Unis d'Amérique par exemple. Les dispositions générales de la Convention sont connues de tous ceux qui s'occupent d'aéronautique ; elles portent sur des principes généraux — principe de la souveraineté sur l'espace atmosphérique — principe du libre passage — principe des zones interdites — sur les règles de nationalité des aéronefs, sur les certificats de navigabilité et les brevets d'aptitude, sur les règles de circulation aérienne, sur les transports interdits ; enfin, elles établissent un organisme centralisateur : la Commission Internationale de navigation Aérienne. Le texte de la Convention est suivi d'annexes — A—B—C—D—E—F—G—H— donnant les détails d'application des principes généraux ; ces annexes, révisibles, permettent l'adaptation, théorique, des règles à la réalité ; en pratique, il n'en est d'ailleurs pas ainsi ; la Convention étouffe sous l'accumulation inconsiderée des amendements.

Les différents brevets

La Convention de 1919 prévoit les brevets suivants :

- a) Brevet de pilote d'avion de tourisme.
- b) Brevet de pilote d'avion servant au transport public ou au travail aérien.

Ici la Convention admet une notion nouvelle : celle du travail aérien, intervenue d'ailleurs à la suite d'amendements à l'annexe E.

En ce qui concerne les équivalences — définitivement introduites en ce domaine — la Convention dispose que : « les pilotes possédant le brevet militaire auront droit au brevet de pilote d'avion de tourisme, mais, pour obtenir le brevet de pilote d'avion servant au transport public ou au travail aérien, ils devront au préalable subir les examens techniques de navigation ».

- c) Brevet de pilote de ballon libre.
- d) Brevet de pilote de ballon dirigeable.

(1) Belgique, Grande-Bretagne et Nord Irlande, Canada, Australie, Sud-Afrique, Nouvelle-Zélande, Irlande, Inde, Bulgarie, Chili, Danemark, France, Grèce, Italie, Japon, Panama, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal, Roumanie, Sarre, Siam, Suède, Tchécoslovaquie, Uruguay, Yougoslavie.

Personnel obligatoire à bord des dirigeables

En ce qui concerne le personnel affecté à la conduite de dirigeable, la Convention de 1919, en ce sens récemment modifiée d'ailleurs, est tout à fait intéressante parce qu'elle définit et impose la composition de l'équipage. Il est dit en effet à l'annexe E. que : « le personnel de conduite des dirigeables servant au transport public international doit être au minimum composé comme suit :

— pour les dirigeables cubant moins de 6.000 mètres cubes :

1 commandant,

— pour les dirigeables cubant au moins 6.000 et moins de 20.000 mètres cubes :

1 commandant en premier,

1 commandant en second, (1).

1 timonier,

1 mécanicien pour chaque groupe moteur simple ou double ;

— pour les dirigeables cubant 20.000 mètres cubes et au-dessus :

1 commandant en premier,

1 commandant en second,

2 timoniers,

1 mécanicien pour chaque groupe moteur simple ou double.

Pour les navigations d'une durée supérieure à douze heures :

A bord des dirigeables cubant moins de 6.000 mètres cubes, le commandant devra être assisté d'un autre officier ;

A bord des dirigeables cubant 6.000 mètres cubes et au-dessus, tous les membres de l'équipage désignés ci-dessus seront doublés, à l'exception du commandant en premier.

Le personnel de bord doit être breveté pour les travaux

(1) Le commandant en second pourra remplir les fonctions de radiotélégraphiste s'il est titulaire d'une licence à cet effet.

de sa compétence, les commandants étant soumis à l'obligation d'avoir, en plus du brevet de pilote de dirigeables, celui de navigateur.

Tout pilote de dirigeable doit avoir le brevet de pilote de ballon libre.

Il y a trois brevets de pilotes de dirigeables :

Le premier, pour la conduite de tous les dirigeables ; le deuxième, pour la conduite des dirigeables de moins de 20.000 mètres cubes de capacité ; le troisième, pour la conduite des dirigeables de moins de 6.000 mètres cubes de capacité.

Nous verrons que cette détermination de l'équipage n'est obligatoire que pour les dirigeables affectuant un service international ; elle ne s'impose pas aux dirigeables effectuant des services purement nationaux. Nous retrouverons dans les instructions françaises la distinction en trois classes pour les pilotes de dirigeables.

e) Enfin, la Convention de 1919 prévoit le brevet de navigateur aérien à deux degrés.

Nous venons de voir qu'il est admis que les commandants de dirigeables doivent obligatoirement être titulaires du brevet de navigateur. Nous verrons que cette obligation, non encore pleinement respectée, en ce qui concerne les avions et hydravions, est imposée pour certains voyages des plus lourds que l'air. Il est précisé, en effet, qu'un navigateur titulaire dun brevet de première ou de deuxième classe doit être à bord de tout aéronef effectuant un long parcours ou un parcours difficile. (1)

(1) Nous n'aurions vu qu'une partie des dispositions de la Convention de 1919, relativement aux brevets, si nous n'envisagions, hâtivement d'ailleurs, car nous retrouverons ces dispositions reprises dans des instructions françaises, les prescriptions concernant l'examen médical des candidats aux brevets aériens.

Cet examen médical est prescrit pour les pilotes d'avions de tourisme qui ne peuvent avoir moins de 17 ans. Les candidats au brevet de pilote d'avions de transports publics, ou d'avion propre au travail aérien, subissent des examens, dont le premier est considéré comme préliminaire. La Convention dispose pour les pilotes de ces aéronefs, et les navigateurs, qu'ils ne peuvent entrer en fonction, ni avant 19 ans, ni après 45 ans.

En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne, la Convention dispose que tout membre de personnel aérien d'avion de transport public titulaire d'une licence, doit être périodiquement examiné, au moins tous les six mois, s'il est du sexe masculin, et tous les trois mois, s'il est

Décret du 8 juillet 1920

Le décret du 8 juillet 1920 réglementait en France, avec plus de détails que les textes précédents, la navigation aérienne. Des arrêtés en date du 18 septembre 1920 devaient donner les règles générales et les modalités d'application des brevets du personnel navigant. (1)

Critiques aux instructions de 1920 et modifications ultérieures

Les instructions de 1920 ne furent pas sans soulever de nombreuses protestations de la part des pilotes ; ces protestations portaient notamment sur l'obligation nouvellement imposée à tous les pilotes de passer la visite médicale semestrielle au Bourget ; cette mesure gênait des pilotes de pro-

du sexe féminin. En cas de maladie ou d'accident, l'aptitude doit être à nouveau constatée.

La réglementation française devait reprendre ces dispositions ; toutefois, d'une façon générale, les conditions des examens pour les brevets français sont légèrement plus difficiles que celles prévues par la Convention ; c'est ainsi que les instructions françaises imposent :

Nécessité de justifier de 15 ou 25 heures de vol pour les candidats aux brevets de tourisme.

Etablissement de deux degrés de brevet de tourisme. Limite d'âges (21 et 45 ans) pour le brevet de pilote de transports publics ; justification pour les candidats à ce brevet de 50 heures de vol préalables.

Double échelle d'application du brevet : d'abord restreint au seul transport du fret et marchandises.

Création du brevet spécial de mécanicien d'aéronef de transports publics.

(1) Il faut en retenir les particularités suivantes :

Etaient considérés comme appareils de tourisme les appareils affrétés par une ou plusieurs personnes pour des voyages de plaisance strictement privés (la question allait se poser assez rapidement de savoir si un pilote de tourisme peut conduire avec lui, à son bord des invités non payants) sans qu'ils pussent en aucune façon concourir à un service de transport public, c'est-à-dire, rémunéré, de quelque nature qu'il fut. Enfin, mesure évidemment défectueuse en ce qui concerne le transport d'invités non payants, le texte de l'arrêté déclarait que ne pourrait être considéré comme étant appareil de tourisme tout appareil monté par plus de quatre personnes.

Si cette limitation par le nombre de places correspondait à une mesure de sécurité pour les passagers bénévoles, elle était inefficace et malhabile, car on ne concevait pas aisément une protection ne s'appliquant qu'à quatre passagers et vouant délibérément à la maladresse d'un conducteur inexpérimenté trois passagers indignes de considération. Si cette limitation ne visait plus à une protection des voyageurs aériens, elle était déplacée, du fait qu'elle interdisait à des usagers fortunés l'usage d'appareils de transport aérien de puissance moyenne.

Il y a lieu de retenir encore la définition du navigateur aérien et l'emploi de ses qualités professionnelles : « Le rôle du navigateur aérien est de suivre, de repérer et de diriger la route que l'aéronef tient et doit tenir. Il est donc responsable de toutes les mesures concernant cette route (ce qui se comprend quoique fort mal exprimé) ; le navigateur peut, en dehors de ses fonctions propres, assurer à bord d'autres fonctions, mais sous la réserve formelle que celles-ci n'entraveront pas l'exercice des premières et ne diminueront en rien sa responsabilité à leur égard ».

Nous aurons d'ailleurs à revenir sur la question du navigateur.

vince ; il en résultait un déplacement coûteux pour certains ; en outre l'examen n'était pas gratuit, mais taxé.

Il était aisé de répondre que cette réglementation, d'une part, était inspirée d'une idée de sécurité publique, était conforme à la réglementation internationale (Convention de 1919) et, d'autre part, que la taxe était minime : 50 francs.

Au demeurant, l'arrêté du 6 juin 1921 établissait la gratuité de l'examen médical et l'arrêté du 26 août 1921 supprimait tout examen médical pour les pilotes de tourisme.

Le 6 décembre 1921 une instruction créait le brevet de tourisme à deux degrés.

Le 13 janvier 1922 un arrêté supprimait l'examen médical pour le brevet de pilote de ballon libre.

Le 22 juin 1922 était créé un brevet de pilote de ballon libre à deux degrés, le brevet de 1^{er} degré n'étant valable que pour la France.

Ces divers amendements à la réglementation de 1920 nous conduisent à la loi du 31 mai 1924.

Loi du 31 mai 1924

L'article 32 de la loi du 31 mai 1924 dispose :

« Le commandant, les pilotes et les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui seront déterminées par arrêté ministériel. »

« Les brevets de commandant ou de pilote pour les aéronefs qui font des trajets internationaux ne pourront être accordés qu'à des Français ».

D'ores et déjà, nous constatons l'introduction dans le personnel prévu de l'équipage d'aéronef de la notion de commandant. Nous reviendrons sur cet élément juridique dans la suite de cet ouvrage.

En elle-même, la disposition du paragraphe 1^{er} de l'article 31, n'était que la reproduction des dispositions de 1911, 1913 et 1920. Moins que jamais, en effet, l'autorité ne pouvait se désintéresser des garanties que peut offrir un pilote dans le

maniement d'un engin par lui-même très périlleux du fait de sa masse, de son instabilité propre. Au surplus ce n'était que se conformer aux règles de la Convention internationale de 1919.

Instructions de 1926

Le 10 février 1926 intervenaient les arrêtés et instructions donnant les nouvelles conditions de délivrance et de validité des brevets et licences du personnel navigant de l'Aéronautique civile. Ces textes sont encore actuellement en vigueur. Ils ont abrogé les instructions antérieures : quelques amendements sont intervenus, notamment en ce qui concerne l'équivalence et les brevets des pilotes féminins. « Le brevet, dit l'arrêté de 1926, est la pièce qui justifie au point de vue physique et professionnel de l'aptitude initiale d'un candidat. »

Le brevet n'a d'intérêt qu'autant qu'il est complété, quant à son usage, par une licence qui « justifie que le titulaire d'un brevet présente une aptitude équivalente à celle dont il a fait preuve au moment des examens initiaux ».

Etant donné que cette aptitude peut varier avec le temps, la licence sera de durée limitée ; la validité de cette licence peut être prolongée s'il est constaté, dans les conditions données par les instructions, que l'aptitude initiale subsiste chez le titulaire d'un brevet. L'emploi d'un brevet est donc subordonné à la délivrance d'une licence validée pour la période pendant laquelle ce brevet est employé.

Un pilote doit : 1°) répondre à certaines conditions, ce qui est constaté par le brevet ; 2°) prouver qu'il peut répondre à ces mêmes conditions au moment où il utilise son brevet, ce qui est l'objet de la licence.

Un seul service était habilité pour la délivrance des brevets et licences ; il n'y avait donc plus qu'un seul type de brevets et de licences. Toutefois les pièces antérieures à cet arrêté étaient encore valables, mais leur renouvellement devait s'effectuer sous les mêmes conditions que pour les pièces nouvelles, ce qui s'appliquait aux brevets délivrés par l'Aéro-Club de France.

Ces brevets et licences doivent être présentés à toute

réquisition, mais bien entendu, ne sont pas exigibles du personnel en cours d'instruction dans les limites d'un aérodrome. (1)

Retenons une disposition particulière et nouvelle, bien que déjà envisagée en principe dans le texte de l'article 31 de la loi du 31 mai 1924 : l'arrêté du 10 février 1926 dispose que les brevets de commandant, (bien qu'en aucune instruction on ne fasse allusion à un brevet spécial de commandant et qu'en aucun cas une définition du commandant d'aéronef ne soit donnée) ou de pilote, pour les aéronefs français qui font des trajets internationaux, ne peuvent être accordés qu'à des Français ; si ces brevets sont délivrés à des étrangers, ils portent la mention qu'ils ne sont valables que pour la circulation au-dessus du territoire français. Cette mention doit figurer également sur la licence.

Priviège en faveur du Commandant (art. 31)

Il y a là une disposition curieuse de protection, d'ailleurs inapplicable en fait, et qu'il convient d'expliquer.

(1) L'arrêté de 1926 admet huit catégories de brevets :

- Pilote d'avion de tourisme,
- d'hydravion de tourisme,
- d'avion de transport public,
- d'hydravion de transport public,
- de ballon libre,
- de dirigeable,
- navigateur aérien,
- mécanicien d'aéronef de transport public.

Les pilotes d'appareils amphibies doivent être titulaires du brevet de pilote d'avion et du brevet de pilote d'hydravion.

Les instructions de 1913 avaient établi que les brevets ne pourraient être délivrés qu'à des personnes de bonne moralité. Le texte de 1926 dispose que les demandes de brevets peuvent être temporairement irrecevables, lorsqu'elles émanent de candidats ayant encouru une condamnation afflictive ou infamante, une condamnation prononcée pour infraction à la loi du 31 mai 1924 ou aux textes pris en application de cette loi.

Le ministre décide personnellement. Les mêmes condamnations peuvent entraîner le retrait temporaire ou définitif de la licence si la condamnation a été prononcée postérieurement à la délivrance du brevet. La demande ne peut être représentée avant le délai d'un an.

Tout brevet et licence présentés par d'autres que l'ayant-droit sont retirés et annulés.

En outre, et disposition grave qui nécessitera un texte explicatif et l'assurance de garanties spéciales en faveur de l'incriminé, toute licence peut, sur décision des services aéronautiques être suspendue à un moment quelconque en cas d'incapacité physique ou professionnelle permanente ou temporaire dûment constatée postérieurement à la délivrance et au renouvellement ; cette suppression peut être décidée également dans certains cas d'infraction précisés dans les textes pris en application de la loi du 31 mai 1924.

Nous retrouverons cette disposition à la fin du présent chapitre. Notons qu'elle autorisait un recours auprès du Ministre.

L'idée du législateur a été de réserver exclusivement à des Français le commandement et le pilotage des avions français effectuant des parcours internationaux.

Mais cette réserve, si elle était appliquée, présenterait plus d'inconvénients que d'avantages.

En effet, elle serait de nature à gêner considérablement les entreprises françaises effectuant de longs parcours internationaux ; ces entreprises, en échange des subventions accordées par les Etats survolés, se voient imposer l'obligation d'employer un personnel ressortissant à ces Etats, généralement selon une certaine proportion donnée par le rapport entre les subventions totales reçues par les compagnies et les subventions versées par l'Etat survolé.

D'autre part, en se plaçant au point de vue de la propagande nationale, il peut y avoir intérêt à ce que des facilités soient données pour qu'il devienne possible de faire circuler à l'étranger des aéronefs battant pavillon français. Le cas échéant, un propriétaire d'aéronef français résidant à l'étranger pourrait difficilement remplir la condition de recrutement d'un équipage français (commandant et pilote). Dans ces cas, il pourrait être incité à faire immatriculer son aéronef à l'étranger. De cet état de choses, pourrait résulter la perte d'un certain nombre d'aéronefs pour la flotte aérienne marchande française.

Si une règle de ce genre existe en droit maritime, elle n'a dû être insérée qu'à cause du rôle spécial du Capitaine de la Marine Marchande (Cf. ses Pouvoirs de police, son rôle comme officier instrumentaire, ses droits de recruter l'équipage, de vendre le navire en cas d'innavigabilité et de l'hypothéquer dans certains cas, etc., sur lesquels nous aurons à revenir).

D'une façon générale, le capitaine, éloigné du propriétaire ou de l'armateur pendant de longues périodes, et sans liaisons rapides avec lui (au moment de la publication du code de commerce), avait un rôle de commandant d'une portion de territoire français ne ressemblant en rien à celui du pilote d'avion qui, en l'état actuel, ne reste que quelques heures en

l'air, trouve au départ et à l'arrivée des représentants de sa Compagnie et, même en vol, peut entrer en communication avec eux. Celui-ci a beaucoup moins d'indépendance et il n'y a pas le même intérêt à ce qu'il soit français, à bord des aéronefs français. D'ailleurs, ce point de vue a eu quelque valeur de 1926 à l'heure présente ; mais il n'est pas assuré que ce raisonnement ne puisse être avec avantage renversé, du fait des gros bâtiments aériens ; ce que nous examinerons dans une autre partie de cette étude.

En fait, il subsiste de la disposition du texte étudié que, doivent être français, les commandants et pilotes d'avion français qui font un service international pour le compte d'une Compagnie qui ne touche pas de subvention d'Etats étrangers, ce qui constitue l'extrême exception (1).

Importance du navigateur aérien

Brevet de navigateur aérien. — Nous nous arrêterons à l'étude du brevet de navigateur aérien car il s'agit d'une fonction aérienne particulièrement importante. L'office du navigateur aérien est de diriger la route à suivre par l'aéronef. Aussi la présence à bord d'un navigateur est-elle imposée dès que les trajets deviennent longs et difficiles.

Présence obligatoire à bord

La Convention de 1919 exige la présence d'un navigateur de 2^e classe à bord de tout avion de transport public international et effectuant un voyage sans escale :

1°) de jour : soit de plus de 160 kms au-dessus de régions habitées ;

soit de plus de 160 kms, mais ne dépassant pas 1.000 kms, entièrement au-dessus de la haute mer ou de régions inhabitées ;

2°) de nuit : de plus de 25 kms mais ne dépassant pas 1.000 kms.

B. de tout dirigeable cubant moins de 20.000 mètres cubes pour toute ascension de jour ou de nuit.

(1) Voir en annexe, pour l'étude détaillée des brevets français dans l'instruction de 1926.

Un navigateur titulaire d'un brevet de navigateur de première classe doit être à bord :

A. de tout avion affecté au transport public international et devant faire un voyage sans escale au cours duquel il aura à parcourir :

1° de jour : plus de 1.000 kms entièrement au-dessus de la haute mer ou de régions inhabitées ;

2° de nuit : plus de 1.000 kms.

B. de tout dirigeable cubant 20.000 mètres cubes ou plus pour toute ascension de jour ou de nuit.

Il existe en France deux classes de brevets de navigateur aérien :

Le brevet élémentaire,

Le brevet supérieur.

La présence d'un navigateur titulaire du brevet élémentaire est imposée à bord d'un aéronef de transport public :

a) Pour tout voyage de plus de 160 kilomètres effectué au-dessus des régions habitées.

b) Pour tout voyage de plus de 160 kilomètres et de moins de 500 kilomètres effectué au-dessus de la haute mer et des régions inhabitées.

L'arrêté de 1926 précise qu'il faut entendre par voyage au-dessus de la haute mer celui au cours duquel un aéronef, en suivant la ligne droite, peut se trouver à plus de 80 kilomètres des côtes.

c) Pour tout voyage de plus de 25 kilomètres et de moins de 500 kilomètres effectué de nuit.

d) Pour toute ascension effectuée par un dirigeable de moins de 20.000 mètres cubes.

La présence d'un navigateur titulaire du brevet supérieur est imposée à bord d'un aéronef de transport public ;

a) Pour tout voyage de plus de 500 kilomètres effectué de nuit au-dessus de la haute mer et des régions inhabitées ;

b) Pour toute ascension effectuée par un dirigeable de plus de 20.000 mètres cubes.

Cumul d'emplois

Mais il n'est pas nécessaire qu'en tous les cas le navigateur soit un personnage distinct ; le pilote peut cumuler les fonctions de pilote et celles de navigateur (brevet élémentaire) en certains cas.

En outre, à bord d'un aéronef dont l'équipage doit comprendre, en plus du pilote, un navigateur, un radiotélégraphiste et un mécanicien, l'emploi de navigateur et de radiotélégraphiste ou de mécanicien peuvent être cumulés par la même personne.

D'ailleurs, les dispositions relatives à la présence obligatoire à bord d'un navigateur aérien ne devaient entrer en vigueur qu'à dater du 1^{er} janvier 1927. Cette date fut successivement reportée aux 1^{er} janvier 1928, 1929, 1930. La raison en est que la Commission Internationale de Navigation Aérienne a reporté elle-même à ces dates ses propres exigences. Il paraît difficile et surtout onéreux aux Compagnies, d'équiper leurs aéronefs avec un tel luxe de personnel. Aussi longtemps qu'il sera possible, les pilotes cumuleront ces fonctions, ou les mécaniciens.

Le navigateur peut-il échapper à des règles précises de capacité

La question même du titre de navigateur aérien et d'un brevet afférent, a été fréquemment débattue. Les pilotes ont assez souvent réclamé la délivrance du brevet de navigateur après un certain nombre d'heures ou d'années de vol, sans autre épreuve. Mais il est certain, et prouvé par l'expérience des examens, que le nombre d'heures de vol, pour élevé qu'il soit, ne constitue pas nécessairement une garantie des qualités de navigateur. Il se peut que sur des parcours bien connus, par le temps et l'entraînement, les pilotes semblent naviguer avec science ; en fait, il commettront des fautes très grossières, une fois placés dans des conditions différentes. Mais, afin d'inciter les pilotes à se livrer à des études rigoureusement ordonnées, en vue du brevet de navigateur, il convenait de réserver certains avantages aux brevetés naviga-

teurs dans les Compagnies, par l'allocation de primes supplémentaires. Mais il fallait songer encore à assurer la préparation des candidats par des cours spéciaux dirigés par les aéro-clubs ou des écoles déjà spécialisées dans l'enseignement de la navigation aérienne ou maritime.

Les écoles de navigateurs

Cette idée d'une école spéciale de navigation aérienne et plus encore de la formation complète du personnel navigant aérien n'a pas été sans susciter de nombreux projets. En fait, les difficultés sont grandes. Il est incontestable que les pilotes civils seront, durant d'assez nombreuses années encore, en effectif restreint ; il n'importe pas de former beaucoup de pilotes s'il est impossible de les placer ; il y a une disproportion trop grande entre les moyens employés pour la formation d'un personnel d'élite et les débouchés commerciaux que l'on peut réserver à ce personnel ; la création d'une école nouvelle, de toutes pièces, semble être une solution assez hasardeuse. La Marine et la Guerre forment chaque année un nombre assez élevé d'officiers observateurs et navigateurs (centre d'Hourtin, Ecole de Brest), mais les élèves officiers trouvent la récompense de leurs efforts dans leur arme, tandis que les spécialistes civils risquent de ne pas trouver à s'employer.

Aussi, mis à part 8 cours spéciaux organisés certaines années par les aéro-clubs, il semblerait opportun de chercher à obtenir des écoles militaires ou civiles la création de cours propres aux élèves civils.

Ecole de Brest

L'Ecole de Perfectionnement de Navigation Aérienne a fonctionné à Brest depuis 1925. Le cours est ainsi défini par l'arrêté du 9 septembre 1925 : « Le cours de perfectionnement de navigation aérienne de l'Aéronautique militaire a pour but de donner aux officiers appartenant à l'aviation militaire un enseignement théorique et pratique de la navigation de façon à les rendre aptes aux fonctions d'instructeurs de navigation aérienne dans les formations d'aviation. Le cours est placé

sous l'autorité du Préfet maritime du 2^e arrondissement, il est dirigé par un officier supérieur de la Marine ».

« Les matières enseignées sont fixées par une circulaire ministérielle sous le timbre du département de la Guerre ».

Les candidats doivent avoir une instruction équivalente à celle de bachelier ès-sciences.

Une école privée d'autre part s'efforçait à ce même moment de constituer un cours spécial de navigation aérienne.

En ce qui concerne l'école de Brest, il y a lieu de remarquer, qu'à son début, le cours professé ne pouvait être considéré comme établi définitivement ; il était quelque peu entaché d'empirisme. D'autre part, eu égard aux moyens dont disposaient la Marine et la Guerre, le contingent annuel des officiers ne pouvait dépasser vingt stagiaires.

En fait, il ne s'agit pas non plus de former à Brest, grâce aux cours d'officiers, de très nombreux navigateurs, brevetés supérieurs ; seule une élite, déjà triée parmi les meilleurs pilotes, est susceptible d'être désignée pour ce cours de perfectionnement.

Les cours de l'école de Brest sont dirigés par un capitaine de frégate assisté de deux adjoints, de plusieurs professeurs de l'Ecole Navale et de conférenciers de l'Ecole de Guerre. Les cours comportent une partie théorique assez poussée et un enseignement pratique à la mer, à bord d'un aviso spécial et d'aéronefs. Après leur stage, les officiers complètent cette instruction par une instruction pratique dans un régiment de bombardement gros porteurs.

En 1928, il fut admis que deux pilotes civils employés par des compagnies assisteraient aux cours de l'Ecole de Brest.

Ces pilotes doivent être officiers de réserve et français ; un maximum de trois places peut leur être réservé.

L'enseignement est établi sur les bases suivantes :

1^o Stage de météorologie (12 jours).

2^o Stage de navigation aérienne (4 mois).

3^o Stage d'application dans un régiment d'aviation (12 jours).

Le brevet supérieur. — Son utilité

Comme nous l'avons dit, il y a deux degrés dans le brevet de navigateur aérien. Le brevet élémentaire est fréquemment donné ; quant au brevet supérieur qui paraît actuellement d'un niveau peut-être trop élevé — eu égard aux besoins de la fonction — il est assez rarement délivré ; les candidats sont peu nombreux, et, n'y réussissent que ceux qui ont une très forte culture scientifique. C'est là un défaut, car il n'est pas certain qu'un navigateur aérien pour satisfaire pleinement à son emploi ait besoin, à l'heure présente, de connaissances théoriques très développées. Aussi bien a-t-il été envisagé de ramener les épreuves du brevet supérieur à un niveau plus modeste, tout en garantissant une instruction suffisante.

Pour obtenir un brevet et une licence de navigateur aérien, élémentaire ou supérieur, le candidat doit être âgé de 21 ans au moins et avoir satisfait à un examen médical initial.

Les candidats au brevet élémentaire doivent justifier d'un minimum de cinquante heures de vol et les candidats au brevet supérieur d'un minimum de deux cents heures de vol dont cent heures effectuées comme pilote sans navigateur ou comme navigateur à bord d'un avion, d'hydravion ou dirigeable et 25 heures de nuit.

Les candidats aux brevets élémentaire et supérieur doivent satisfaire à des examens techniques et pratiques.

Brevet élémentaire

L'examen pour l'obtention du brevet élémentaire comprend des épreuves techniques portant sur :

- a) Notions de mécanique et d'aéronautique générale ;
- b) Météorologie ;
- c) Navigation ;
- d) Réglementation aérienne.

Il comprend également des épreuves pratiques :

- a) Compas ;
- b) Navigation aérienne.

Brevet supérieur

L'examen pour l'obtention du brevet supérieur comprend les épreuves techniques suivantes : interrogations sur :

a) Mathématique et aéronautique générale. Eléments de trigonométrie, de géométrie sphérique. Dynamique. Aérodynamique. Moteurs et hélices. Optique, etc...

b) Météorologie. Instruments météorologiques. Distribution des pressions ; cartes du temps, isobares, gradient, cyclones, anticyclones ; vents. Perturbations atmosphériques ; nuages, etc...

c) Astronomie et Navigation. — Classification des astres, mouvements réels des corps célestes. Etude de la lune ; mouvement apparent, phases. Définitions astronomiques. Emploi des tables de navigation, connaissances des temps. Emploi des chronomètres, etc...

d) Electricité, Télégraphie sans fil et radiogoniométrie.

e) Réglementation aérienne.

Les connaissances exigées pour le brevet élémentaire sont exigibles pour le brevet supérieur, mais l'examen technique sera dirigé surtout en vue de l'application à la navigation des matières du programme ; en particulier, pour les deux brevets, aucune démonstration mathématique n'est exigée.

Les épreuves pratiques portent sur :

a) Compas.

b) Navigation de jour.

c) Navigation de nuit.

Lorsqu'il y a impossibilité matérielle à faire exécuter tout ou partie des épreuves pratiques en vol, les candidats doivent, en vue de l'examen technique, subir un examen supplémentaire au cours duquel il leur est posé des questions pratiques se rapprochant le plus possible de celles qu'ils auraient eu normalement à traiter durant les épreuves qui n'auront pu être effectuées. En vue de tenir compte des références aéronautiques pratiques des candidats, il leur est en outre accordé

une majoration de deux points supplémentaires par cent heures de vol accomplies antérieurement comme pilote ou navigateur. Ces points supplémentaires, sans coefficient, viennent s'ajouter au total général des points obtenus par le candidat.

Délivrance par équivalence

De même que pour les autres brevets, il est admis pour le brevet de navigateur la délivrance de ce brevet par équivalence :

Pour le brevet élémentaire : Sont dispensés des examens techniques et des épreuves pratiques pour l'obtention du brevet élémentaire de navigateur aérien les candidats possédant déjà :

- 1° Brevet de navigateur de 2^e classe de la C. I. N. A.
- 2° Brevet supérieur d'aéronautique de la Marine ;
- 3° Brevet de capitaine de la Marine marchande française.

Les candidats qui sont susceptibles de présenter les titres et références mentionnés ci-après, sont dispensés des examens techniques et des épreuves pratiques pour l'obtention du brevet supérieur de navigateur aérien ;

- 1° Brevet de navigateur de Première classe de la C. I. N. A. ;
- 2° Enseigne de vaisseau de Première classe ayant accompli le stage réglementaire à l'école d'application et un total de deux années de service effectif à la mer ;
- 3° Capitaines et lieutenants au long cours français ;
- 4° Les officiers d'aviation ayant obtenu le certificat d'aptitude aux fonctions d'instructeur de navigation aérienne (arrêté du 19 mai 1927).

La licence est valable 6 mois. Elle ne peut être validée pour une nouvelle période de six mois que si le titulaire a été reconnu apte à la suite d'un examen médical de renouvellement (1).

(1) *Examen médical.* — Nous avons vu que pour la délivrance des brevets (sauf pour le brevet des pilotes de ballon libre) il est nécessaire que les candidats satisfassent en premier lieu à un examen médical ; cet examen est exigé chaque fois que la licence doit être renouvelée. Les examens sont passés devant des Commissions officiellement désignées. Ils s'appliquent également aux candidats des deux sexes, ce

En outre, par période de cinq ans à partir de la date d'obtention de son brevet, le titulaire doit effectuer un maximum de 150 heures de vol, faute de quoi il doit de nouveau subir

qui n'a été admis que très récemment, en ce qui concerne les brevets de pilote d'aéronef de transport public (arrêté du 21 juin 1928) (1).

Les conditions d'aptitude physique exigées du personnel chargé de la conduite des aéronefs civils affectés aux transports publics, sont rigoureuses. Elles comportent, en premier lieu, un examen préliminaire. Le candidat est admis après le résultat favorable de cet examen préliminaire à subir les examens proprement dits.

Ces examens qui ont lieu pour la délivrance et pour le renouvellement périodique ou exceptionnel des licences portent sur :

Les antécédents héréditaires ou personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux, l'absence de tout trouble mental ou de toute tare morale ou physique pouvant intéresser la sécurité de la navigation aérienne. Le candidat est soumis ensuite à un examen chirurgical général, puis à un examen médical général. L'intéressé ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef et sa force musculaire doit être suffisante pour manœuvrer les types d'aéronefs qu'il aura à piloter ou les appareils dont il devra se servir.

L'intéressé doit posséder un système nerveux en état de supporter les effets de l'altitude, ainsi que les effets du vol prolongé. Les candidats féminins doivent en outre répondre à d'autres conditions spéciales.

Le candidat doit être soumis à un examen des yeux sévère. L'intéressé doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec la nécessité de ses fonctions. Tout pilote ou navigateur doit présenter une acuité visuelle égale à 100 % pour chaque œil pris isolément et sans verres correcteurs.

L'oreille moyenne doit être normale.

Le candidat est examiné ensuite pour le nez, la gorge et la bouche.

Les conditions d'aptitude physique exigées du personnel candidat au brevet de tourisme sont moins sévères que pour le pilote de transport public.

Les examens médicaux portent sur les conditions d'aptitude physique et mentale ;

Les antécédents héréditaires et personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux. Il y a lieu ensuite à un examen chirurgical général, puis à un examen médical général (Le candidat ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons et un système nerveux en état de supporter les effets de l'altitude) et à un examen des yeux (Le candidat doit posséder un degré d'acuité visuelle égale à seize vingtièmes pour l'ensemble des deux yeux, au besoin avec verres correcteurs) ; à un examen des oreilles, du nez, de la gorge et de la bouche.

La commission médicale ne doit donner aucun renseignement, sauf à l'intéressé, sur les détails de l'examen, mais seulement en indiquer le résultat par les mentions « apte », « inapte », « provisoirement inapte ».

Durée de validité du certificat :

La validité du certificat médical ne peut excéder trois mois pour le personnel féminin, six mois pour le personnel masculin breveté de transport public (pilote et mécanicien) ou possédant le brevet de navigateur, et douze mois au plus pour le personnel breveté de tourisme.

Lorsque l'examen médical prévu pour le renouvellement des licences du personnel chargé de la conduite des aéronefs civils utilisés pour le tourisme est passé devant des médecins autres que ceux de la commission désignée officiellement il est établi un certificat qui est seul valable pour obtenir le renouvellement de la licence.

(1) Citons, afin de montrer l'importance de l'examen médical, le renseignement suivant extrait du P. V. n° 13 (séance du 26 octobre 1928) Sous-Commission médicale de la C. I. N. A. :

La délégation française déclare qu'en examinant avec attention les statistiques françaises on voyait que, sur 100 pilotes tués, 70 présentaient, dans la période de l'accident, une insuffisance physique, point fort important car il dénonce un « rapport étroit entre les accidents et la résistance du pilote. »

La délégation française conclut au maintien des examens médicaux pour le renouvellement des licences : le point de vue fut adopté à l'unanimité des membres de la Sous-Commission qui avait été réunie en vue de la suppression des examens médicaux de renouvellement.

avec succès les épreuves pratiques du programme correspondant à son brevet.

Voici, à titre documentaire, le nombre des différents brevets délivrés en France pendant les années 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929 :

Statistique des brevets délivrés au personnel navigant de l'Aéronautique civile (années 1925, 1926, 1927, 1928, 1929).

	1925	1926	1927	1928	1929
Brevets de pilotes d'avions et d'hydravions de transport public	60	53	103	100	98
Brevets de pilotes d'avions et d'hydravions de tourisme	58	43	44	76	72
Brevets de pilotes de ballons libres	10	7		4	8
Brevets de mécaniciens d'aéronefs	15	13	14	20	40
Brevets de navigateurs aériens.	6	7	69	57	25
TOTAUX	149	123	237	257	243

Brevets divers

Nous avons étudié les brevets que doivent détenir les membres composant le personnel de l'aéronef. Toutefois peuvent prendre place à bord, indépendamment de ceux qui participent à la conduite même des aéronefs, d'autres membres, nettement spécialisés et adaptés à la navigation aérienne. Dans l'état actuel de la pratique courante nous pouvons dire qu'il y a à bord : des radiotélégraphistes, des photographes et tous ceux qui peuvent effectuer du travail aérien.

En ce qui concerne les radiotélégraphistes, l'article 14 de la Convention de 1919 dispose que : « Aucun appareil de télé-

graphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale ».

Un règlement intervenait par la suite. Il précisait que, à partir du 1^{er} janvier 1930 : « tout aéronef affecté à un transport public international et susceptible de recevoir au moins dix personnes, équipage compris, devra, à partir du 1^{er} janvier 1930, être muni d'appareils de radiocommunications (émission et réception en radiotélégraphie ou en radiotéléphonie) ».

Radiotélégraphistes

Il en résulte, en ce qui concerne le personnel navigant, qu'il doit exister une licence spéciale de radiotélégraphiste et que, ne pourront remplir ces emplois que les seuls titulaires de cette licence. Les licences délivrées aux radiotélégraphistes aériens ne différeront en rien de celles qui sont délivrées aux radios travaillant au sol. Du point de vue aérien il suffit de retenir que sous certaines conditions, qui sont déterminées en France par décret en date du 13 Décembre 1929, les aéronefs devront avoir à bord un radiotélégraphiste. Les aéronefs de transport public recevant au moins 20 personnes devront avoir à bord un radiotélégraphiste lorsqu'ils parcoureront plus de 160 kilomètres sans escale ou en survolant la mer en s'écartant de 12 kilomètres 500 des côtes. Les radios devront dans ce cas être munis du brevet de première classe ; dans les autres cas, qui intéressent les avions moins importants il suffira que le télégraphiste ait le brevet de 2^e classe.

Photographes

En ce qui concerne les photographes, nous signalerons que l'arrêté du 20 avril 1926, relatif aux zones du territoire français interdites au survol et réglementant le transport et l'usage des appareils photo-cinématographiques à bord des aéronefs, a prévu que tout opérateur devait être muni d'une

licence spéciale et personnelle. Mais cette mesure est inspirée d'une idée de police et de contrôle administratif et non d'une idée de justification de capacité de la part de l'opérateur. L'arrêté de 1926 dispose que « cette licence est délivrée par les services de l'Air après avis des ministres intéressés (Guerre et Marine) » ce qui accentue l'idée signalée de contrôle de police en vue de la sécurité nationale.

La validité des licences photographiques est de trois mois au plus pour les opérateurs non professionnels ou pour les opérateurs professionnels étrangers ou employés d'une entreprise étrangère.

Cette validité est d'un an au plus pour les opérateurs professionnels français employés dans une entreprise française.

La licence donnera le droit au titulaire de prendre des vues au-dessus des portions de territoire mentionnées sur cette licence.

Les licences photographiques peuvent être suspendues ou annulées à un moment quelconque au cours de leur validité et à la simple demande des ministres intéressés.

Ces dispositions sont prises à l'égard des Français et des étrangers. La délivrance des licences photographiques aux étrangers est en outre soumise aux conditions suivantes :

a) Avis préalable du Ministère des Affaires Etrangères si le postulant réside à l'étranger ou de la sûreté générale s'il réside en France ;

b) La licence peut être refusée si, dans le pays auquel appartient le postulant, des facilités analogues ne sont pas consenties à nos nationaux.

Toutefois l'application de cet arrêté n'est pas toujours des plus aisées. Il est très facile d'emporter à bord un appareil minuscule et de rendement cependant très intéressant ; le danger est encore plus grave lorsqu'il y a survol de zones interdites ou que la ligne autorisée est voisine de zones interdites. Aussi en vue d'assurer l'application de ces textes obligation est imposée au commandant de bord de veiller à ce que les porteurs d'appareils photographiques ou cinématographi-

ques soient munis des licences prévues au présent arrêté ; dans le cas contraire, il doit faire placer dans un emplacement spécial et dont il assurera la surveillance, les appareils photographiques ou cinématographiques des passagers ou membres de l'équipage non munis des licences nécessaires. A noter ici ce pouvoir de police du « commandant de bord » et l'emploi de ces termes mêmes par le texte de 1926, bien que, ainsi qu'il a été déjà dit, il n'y ait pas encore de définition légale du commandant d'aéronef ni d'exposé de ses attributions.

Nous n'aurions pas étudié le statut du personnel navigant, en ce qui concerne les brevets, avec toute l'attention désirable, si nous n'exprimions quelques critiques sur l'état actuel de la réglementation.

Pilotes moniteurs.

D'une part, l'on a pu reprocher aux pilotes, chargés dans les écoles de navigation aérienne de fournir aux candidats l'enseignement nécessaire, de n'être pas dans tous les cas suffisamment éprouvés en tant que moniteurs. Il y a lieu, en effet, de faire une distinction entre les pilotes excellents en eux-mêmes et incapables de démontrer les fondements de leur science pratique, et les pilotes, qui, également bons praticiens, décomposent avec aisance pour leurs élèves, le mécanisme des mouvements les meilleurs. Signalons, dès maintenant, que tout instructeur doit être muni déjà de son brevet de pilote de transport public. Il reste à créer, et la nécessité est certaine, un brevet de pilote instructeur, qui ne serait délivré qu'après certaines épreuves pratiques et techniques nouvelles permettant toute certitude sur la valeur du moniteur.

Vols sans visibilité.

D'autre part, il est bon de parler des épreuves spéciales, complément de l'instruction des pilotes de transport public en particulier, mais aussi bien de tous les pilotes ; ce sont les épreuves de vol sans visibilité qui seront, selon toute vraisemblance, intégrées dans les différents brevets. Ces épreuves as-

surent que les pilotes pourront tenir l'aéronef durant la traversée des boules de brume, des nuages, etc. L'instruction qui forme ainsi les pilotes à manœuvrer sans voir les instruit également dans l'usage des instruments de navigation. La plupart des pilotes de lignes ont été instruits à ce pilotage aveugle et il est avéré qu'après un stage assez court, ce personnel acquiert une aisance particulière et augmente ainsi considérablement sa valeur.

Le programme pour le certificat comporte les épreuves suivantes :

Epreuves effectuées sans visibilité pendant la durée d'un stage :

Tous les décollages.

Les montées dans les temps prescrits (cas de réception des avions en charge).

Les lignes droites parfaites et tenue d'un cap.

Virages et changement de cap au degré prescrit.

Spirales droite et gauche.

Toutes les manœuvres du pilotage avec variation brutale de régime du moteur.

Voyages en ligne droite : demi-tour correct et retour au point de départ.

Un voyage de circuit d'après un itinéraire préparé sur la carte avec calcul des angles et des temps.

Vol réel dans les nuages, épreuves effectuées souvent sur Bi-moteur Goliath.

Séances au banc d'entraînement.

Descriptions et études des instruments.

L'enseignement de procédés pratiques de navigation.

Acrobaties. (Permis allemands).

Il existe, en Allemagne, un permis spécial pour les acrobates aériens. L'exécution des vols dits d'acrobatie ainsi que la participation à des concours de cette sorte ne sont permises qu'aux pilotes qui ont fait preuve d'une formation particulière et qui possèdent un permis spécial. Pour l'obtention de ce permis, des acrobaties doivent être constatées par un exa-

minateur reconnu officiellement dans ce but par l'Etat. Les examinateurs doivent avoir assisté personnellement aux acrobaties du candidat et indiquer expressément dans leur rapport que ces acrobaties ont été exécutées avec technique et assurance. Les examinateurs doivent être eux-mêmes en possession d'un permis de conduire les avions et posséder une grande expérience des acrobaties.

En Allemagne encore, les vols d'adresse et les courses en avions ne sont possibles que pour les pilotes ayant le permis de transport professionnel de voyageurs (il existe plusieurs brevets de pilote de transport public.)

Ces deux systèmes particuliers n'existent aucunement en France et c'est peut-être une lacune regrettable, tant pour les tiers au sol que pour le pilote lui-même.

Toutefois, il a été porté à la connaissance des pilotes l'avis suivant qui tend par un certain biais à la même fin : « Il est rappelé à tous les pilotes que les évolutions acrobatiques, c'est-à-dire comportant un brusque changement d'altitude ou d'assiette, sont interdites sur les appareils civils qui ne sont pas munis d'un certificat de navigabilité les classant dans la catégorie acrobatique », mais cela ne concerne qu'une partie du contrôle, celui de l'appareil.

Travail aérien

C'est une notion encore bien indéfinie que celle du travail aérien ; elle entend actuellement : la photographie aérienne, les relevés de phares, cadastres, etc., les essais des appareils, les leçons de conduite, la participation aux meetings, courses et raids, la police aérienne, enfin, et peut-être à tort, l'usage du parachute en tant qu'attraction. Cette énumération est donnée par l'examen des faits et non par un texte ; elle peut varier. Nous avons vu que la Convention de 1919 admet comme nécessaire les brevets des pilotes de transport public pour tout pilote qui se livre au travail aérien. En France, pour l'instant, quoique reconnue en fait, cette nécessité n'est formulée par aucun texte.

Nous citerons ici les conclusions d'une Commission soviétique qui a étudié les possibilités du travail aérien :

Développement du Travail aérien

« Le développement de l'aviation civile pose, en U.R.S.S. une série de problèmes intéressants.

« Tout d'abord, le travail de reconnaissance et de liaison car dans les régions de la Russie et de la Sibérie du Nord, d'immenses étendues restent inexplorées.

« Les missions scientifiques sont à l'œuvre dans différents secteurs, mais le manque d'avions diminue la rapidité et l'ampleur de leurs travaux. La Société par actions « A. F. O. », qui a le monopole des recherches dans le secteur d'Extrême-Orient demande depuis longtemps quelques machines.

« Une série de stations météorologiques ont été installées sur le pourtour de l'Océan Arctique, sur la terre de François-Joseph, dans l'île de Liakovski, dans la terre Nouvelle et dans l'île Wrangel. Toutes ces stations ont été organisées avec du personnel envoyé pour un temps déterminé. Des moyens aériens pourraient adoucir leur service qui est excessivement pénible.

« Il conviendrait, d'autre part, de transmettre le plus rapidement possible le résultat des recherches scientifiques exécutées dans ces régions. Actuellement, chaque problème particulier qui se pose est résolu par des avions de la « Dobrolet » mais c'est au détriment de la régularité du travail de cette Compagnie.

« Les techniciens russes pensent que l'organisation des moyens aériens dans les régions du Nord est indispensable.

« Le Gouvernement des Soviets a, de plus, organisé toute une série de reconnaissances scientifiques en Asie Centrale, région dépourvue de toute espèce de voies de communication. Des expéditions complètes sont en action. Elles progressent très lentement étant tributaires des moyens de locomotion locaux. Leur rendement en souffre et ne correspond plus au plan que l'on s'était primitivement fixé. Là, encore, une grande économie de temps et d'argent serait réalisée si l'on avait la possibilité d'affecter des avions aux expéditions.

« Il est un autre problème qui, en U. R. S. S. à une haute importance, c'est celui de l'exploration des richesses fores-

tières. Elles ne sont pas toutes connues par suite de l'étendue considérable de l'Union et de la précarité des voies de communication.

« Dans l'Oural, notamment, d'immenses forêts sont restées jusqu'alors impénétrables. Leur exploration pourrait rapidement être faite grâce aux avions. Les organisations économiques intéressées à cette question, demandent que des moyens soient mis à leur disposition.

« On peut signaler, d'autre part, des expériences intéressantes effectuées récemment et qui ont consisté à des transports de poissons de la Mer Caspienne à la Mer de Marmara. Le transport fut exécuté d'une façon originale ; on prit des œufs de harengs frais, puis ils furent lancés par avion dans la mer de Marmara. L'expérience réussit parfaitement et, grâce à ce procédé, une mer sans poissons se trouvera désormais peuplée.

« Ainsi donc, sur l'immense territoire de l'U. R. S. S. l'avion trouve des applications très variées. Ces possibilités n'ont pas échappé aux spécialistes, non plus qu'aux autorités responsables (Presse Russe) ».

Pilotes supérieurs

Il a été décidé au mois d'août 1928, par « l'Air Concil », en Angleterre que serait créé une sorte de certificat de pilote supérieur et qui s'intitulerait : « Master Pilot's Ticket ». Le « Ticket » ne devait être délivré qu'aux pilotes ayant une expérience confirmée du pilotage des avions et des hydravions, ainsi qu'une connaissance étendue de la navigation aérienne. Il devait être exigé de certains pilotes de transport public. La presque totalité des pilotes anglais est titulaire du brevet de navigateur supérieur.

Les classes de pilotes.

Cette notion se relie assez étroitement au système allemand des classes pour pilotes de transport public. Certaine compagnie allemande a créé les grades : aide-pilote, pilote, premier pilote et capitaine de l'air (Deutsche Luft-Hansa).

Les conditions auxquelles il faut répondre sont les suivantes :

Capitaine : 30 ans d'âge, 8 ans de navigation aérienne dont 5 ans au trafic, 500.000 kilomètres de vol dont 20.000 kilomètres de vols de nuit, Certificat de troisième degré. Pour les titulaires des « Patentes pour les grands trajets aériens » on demande 350.000 kilomètres de vol au lieu de 500.000.

Premier pilote : 28 ans d'âge — 6 ans — 4 ans de navigation aérienne, 300.000 kilomètres de vol dont 10.000 de nuit, Certificat de troisième degré.

Pilote et aides-pilote. Sans références particulières. A noter que les aides-pilotes sont des volontaires.

Ces distinctions sont ignorées en France. Il est certain qu'elles ne seraient pas sans utilité et qu'un heureux effet de rivalité entre les pilotes serait une garantie d'entraînement et de capacité non négligeable. D'autre part, il n'est que justice de voir reconnaître aux meilleurs d'entre les pilotes une distinction attestant leur valeur professionnelle. Les noms les plus fameux sont connus évidemment, de tout le grand public, mais sur les lignes commerciales des pilotes de valeur accomplissent couramment des exploits remarquables quoiqu'ignorés ; même si l'on devait admettre l'attribution de marques distinctives extérieures, telles que galons, chevrons etc... il conviendrait d'assurer à ceux qui les effectuent qu'ils ne seront pas perdus.

Brevets de vol à voile

Signalons en dernier lieu que le Comité de la Fédération Aéronautique a dernièrement adopté les brevets de vol sans moteur. Alors qu'on admettait les records de vol sans moteur (records locaux et internationaux), il était illogique qu'on ne reconnût pas les brevets de vol sans moteur.

On ne peut obliger celui qui veut pratiquer le vol plané et le vol à voile à posséder le brevet d'avion à moteur et, d'autre part, on peut reconnaître à ceux qui ont réussi des performances prouvant leur intelligence des choses du vol à voile, les commandes en main, un brevet de capacité.

La Fédération Aéronautique Internationale a adopté les règlements allemands.

Il y avait naguère trois brevets de pilote de vol sans moteur en Allemagne :

Le brevet A (premier degré) était accordé au sportif qui avait réussi un vol de trente secondes, suivi d'un bon atterrissage normal ;

Le brevet B (deuxième degré) exigeait : a) deux vols de cinq secondes suivi chacun d'un bon atterrissage normal ; b) un vol d'une durée de une minute comportant un trajet en S. suivi d'un atterrissage normal ;

Le brevet C (troisième degré) était attribué à celui qui réalisait un vol à voile au cours duquel le point de départ était survolé pendant au moins cinq minutes. Un barographe était emporté pour l'épreuve.

Le nombre des brevets a été réduit à deux. L'épreuve A. en effet ne donne plus droit à aucun diplôme. Elle n'était pas assez probante, mais dans un but de vulgarisation et d'encouragement personnel, celui qui justifie du vol de trente secondes a droit au port d'un insigne.

Le brevet B est renforcé. Le candidat doit faire cinq vols d'une durée de une minute.

Quant au brevet C les conditions de sa délivrance ne sont pas changées.

La Fédération Aéronautique Internationale vient de donner l'estampille internationale à ces brevets ; le pouvoir sportif français ne tardera pas à créer ces brevets.

Retrait des licences

Ainsi que nous l'avons dit déjà les membres du personnel navigant doivent prouver leurs qualités professionnelles au cours d'épreuves ; s'ils y répondent bien, ils ont droit à un brevet qui constate les performances et atteste la possibilité d'exécuter telle ou telle mission à bord. La licence qui est ensuite attribuée aux membres du personnel navigant donne, en réalité, droit à la mise en œuvre des qualités professionnelles que le brevet constate.

Il est donc à supposer qu'il peut arriver que les membres du personnel navigant ne répondent plus, soit temporairement, soit à titre définitif, aux conditions exigées pour l'accomplissement de leur emploi. Ces incompatibilités peuvent provenir du fait d'incapacités physiques, professionnelles ou juridiques.

Les textes antérieurs à 1924 ne prévoient rien de précis sur ce sujet. La convention de 1919 n'y fait non plus aucune allusion. La loi du 31 mai 1924, au Titre V, dispositions pénales, article 69 porte que :

Retrait judiciaire

« Article 69. — L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné en vertu des articles 63, 64 et 65 de la présente loi (1).

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans le délai prévu par l'article 67 (5 ans), l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile dans les cinq

(1) Articles 63, 64 et 65 :

Article 63. — L'amende édictée par l'article 61 pourra être élevée jusqu'à 20.000 francs et l'emprisonnement jusqu'à deux mois si les infractions prévues sous les 1^o et 3^o dudit article et sous le 1^o de l'article 62 (1) ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du brevet d'aptitude ou de licence.

Article 64. — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 20, § 2, relatives à l'atterrissage au sortir de la zone interdite sera puni d'une amende de 500 à 10.000 et d'un emprisonnement de 15 jours à trois mois.

Article 65. — Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées sera puni d'une amende de 1.000 à 20.000 francs et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans. Seront punis des mêmes peines tous ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

(1) Défaut de certificats d'immatriculation et de navigabilité, défaut de brevet ou de licence.

jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de 6 jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 1.000 francs sans préjudice des peines portées à l'article 62 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction, et qui ne pourront se confondre ».

La suppression de la validité de la licence du pilote peut donc être prononcée par le tribunal en raison d'infractions à des textes législatifs ; cette suppression est un complément de peine.

Retrait administratif. — L'incapacité professionnelle

Toutefois, ceci laissait hors de cause la suppression pour incapacité professionnelle.

L'arrêté du 10 février 1926 devait compléter la loi de 1924. Il prévoit en effet, à son article 5, que :

« Indépendamment des conditions de délivrance et de validation des brevets et licences qui sont définies pour chaque catégorie de brevets par les instructions annexées au présent arrêté les dispositions ci-après sont communes à la délivrance et à la validation de tous les brevets et licences du personnel chargé de la conduite des aéronefs civils.

a) Toute condamnation afflictive ou infamante prononcée en application d'une loi française, toute condamnation prononcée pour infraction à la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne, ainsi qu'aux décrets et arrêtés pris en application de ladite loi, peut, sur décision personnelle du ministre chargé de l'Aéronautique et des Transports Aériens rendre temporairement irrecevable la demande d'un candidat à l'un des brevets prévus par le présent arrêté ou entraîner le retrait temporaire ou définitif de la licence si la condamnation a été prononcée postérieurement à la délivrance du brevet.

Une demande rejetée dans ces conditions ne pourra être représentée avant le délai d'un an.

b) Tout brevet et licence présentés par d'autre que l'ayant-droit seront retirés et annulés.

c) Toute licence peut, sur décision du Directeur du Ser-

vice de la Navigation Aérienne, être suspendue à un moment quelconque en cas d'incapacité physique ou professionnelle, permanente ou temporaire, dûment constatée postérieurement à la délivrance et au renouvellement et dans certains cas d'infraction précisés dans les décrets et arrêtés pris en application de la loi du 31 mai 1924.

L'intéressé peut faire appel de la décision prise auprès du Ministre chargé de l'Aéronautique et des Transports Aériens ».

Le texte (§ c) envisage le cas d'incapacités physiques et professionnelles.

Dans ces cas, la licence peut être suspendue par les services officiels. Revenant sur l'incapacité juridique, le même texte admet la suspension dans le cas d'infractions à des décrets et arrêtés pris en application de la loi du 31 mai 1924. Le recours hiérarchique reste ouvert puisque l'appel est possible devant le Ministre. Il faut reconnaître que le texte de cet article 5 de l'arrêté de 1926 était d'une validité plus que douteuse. La loi de 1924 a déterminé en effet les cas où l'interdiction de conduite peut être prononcée par le tribunal. Un pouvoir plus étendu ne pourrait être accordé à un simple fonctionnaire administratif par un arrêté ; les cas d'incapacités physiques ou professionnelles restent donc non encore prévus. Toutefois, étant donné que l'article 31 de la loi du 31 mai 1924 dispose que le personnel navigant doit être pourvu d'un brevet d'aptitude déterminé par arrêté ministériel, le ministre compétent peut prendre toutes dispositions nécessaires pour retirer les brevets en cas d'inaptitude. Il reste dans les limites du pouvoir donné par la loi. Cette inaptitude peut porter sur une condition physique ou sur une appréciation de la valeur professionnelle.

Retrait dans le cas d'inaptitude

Cette question de l'appréciation de l'incapacité professionnelle est délicate. Ecartons en premier lieu l'incapacité professionnelle qui dériverait *ipso facto* de toute infraction réprimée par la loi. Puisque la loi a elle-même limité les cas

dans lesquels les infractions peuvent entraîner suppression de la validité du brevet, il ne peut appartenir à l'administration de prononcer en d'autre cas et discrétionnairement, ce qui n'est pas concédé au juge compétent. Quel sera donc le critérium de l'incapacité professionnelle ? Il est difficile de le définir. Aussi a-t-il été estimé que le jugement par les pairs donnerait les moindres erreurs.

Le jugement par les pairs

Un arrêté récent (16 octobre 1929) a modifié l'instruction de 1926 et créé une commission mixte pour l'examen de la suspension des licences du personnel navigant de l'Aéronautique civile. Lorsque, aux termes de l'article 5 visé, l'intéressé aura fait appel auprès du ministre de la décision des services, l'examen de l'affaire doit être soumis à une commission mixte qui apprécie l'opportunité de la suspension de la licence et présente ses conclusions au ministre ; fait notable, cette commission, qui comprend des fonctionnaires, est complétée par trois pilotes de transports publics, soit le tiers de l'effectif de la commission.

Nous ne voudrions pas terminer ce chapitre sans donner quelques vues sur les brevets étrangers et les méthodes étrangères, particulièrement américaines.

L'aviation maritime aux Etats-Unis. — La formation des pilotes

Les dispositions des règlements américains en ce qui concerne les pilotes ne diffèrent guère des dispositions européennes. Nous examinerons cependant quelques particularités de l'aviation maritime américaine.

Durant les deux années de croisière qui suivent sa nomination, l'officier peut se décider pour l'aviation. Il est alors désigné pour un cours éliminatoire.

Les Centres reçoivent les élèves pour un cours d'une durée de cinq semaines environ, durant lesquelles le postulant accompli quinze à dix-huit heures de double commande. Après cet entraînement, et uniquement d'après lui — sans que

l'élève vole seul — la décision est prise en sa faveur ou non. Environ 60 % des candidats sont admis à commencer l'entraînement réel.

Les candidats sont alors envoyés à l'Ecole de Pensacola (Floride).

Le centre de Pensacola comprend cinq groupes ayant chacun un rôle différent. L'élève débute dans le premier groupe.

L'instruction dans ce groupe est donnée par vingt-cinq moniteurs disposant de plus de cinquante appareils spécialement étudiés pour l'entraînement. La durée du cours est de vingt-cinq semaines.

L'élève fait 15 heures de double commande ; l'instruction est facilitée par l'emploi du casque téléphonique Gosport, permettant à l'instructeur de se faire entendre facilement de son élève. Puis l'élève est « essayé ». Si l'essai est négatif, il refait 3 heures de double et est à nouveau « essayé » par un autre instructeur. Une réponse négative de ce dernier entraîne la radiation.

L'élève va alors effectuer par périodes de 5 heures, 60 heures de vol seul en s'entraînant, vers la fin, aux premières acrobaties.

Au bout des 60 heures, un amerrissage hélice calée, dans un rayon de 60 mètres autour d'une bouée, avec descente de 1.000 mètres marque la fin de cette période d'instruction, durant laquelle le pourcentage d'élimination atteint 70 % de l'effectif.

Deuxième groupe. — L'élève qui a réussi à satisfaire aux épreuves du premier groupe passe alors au deuxième, où son instruction va se continuer, mais sur avion terrestre léger afin de permettre un entraînement acrobatique rigoureux.

Treize instructeurs font effectuer aux candidats une heure de double par jour, pendant cinq jours. Au bout des cinq heures, essai de l'élève par le Chef de groupe ; en cas de « non », l'élève effectue encore une heure de double, est essayé de nouveau, si la réponse est encore « non », il a droit à un essai par un autre pilote ; mais sans autre entraînement,

le maximum de double commande étant six heures. L'échec, au dernier essai, implique la radiation. L'élève commence alors son entraînement régulier : virages courts, atterrissages de précision, acrobaties diverses : le tout dure une dizaine d'heures.

On commence immédiatement après l'instruction au vol de groupe. La première partie de l'entraînement a été faite avec un instructeur. Dans la seconde, les élèves volent seuls par groupes de trois, en s'efforçant de maintenir une formation aussi régulière que possible à l'écartement donné (15 mètres environ).

Après 4 heures de vol seul, les pilotes sont envoyés, par groupe de trois toujours, en un voyage de 8 heures sur la campagne : 4 heures pour l'aller, atterrissage, et 5 heures pour le retour : ce voyage doit être fait en groupe régulier, l'un des pilotes étant chef de la formation.

L'instruction se termine par un essai de montée à 4.000 mètres, sans masque, et un examen, par une Commission, d'une série d'épreuves d'acrobaties et de précisions à l'atterrissage.

Environ 15 % des candidats sont radiés durant leur séjour au deuxième groupe.

Troisième groupe. — Le pilote-élève passe au troisième groupe pour y faire son entraînement au bombardement et au torpillage.

Il va maintenant piloter des avions de guerre, mono ou bi-moteur, dont la puissance va jusqu'à 800 CV. et qui emmènent un équipage de cinq hommes.

Le pilote est repris en double commande ; puis il fait 10 heures de perfectionnement.

Les exercices de bombardement se font sur le « Massachussets » cuirassé échoué volontairement pour servir de cible. Les élèves servent alternativement comme pilote et comme bombardier.

L'élève passe ensuite à l'entraînement au torpillage.

L'entraînement se termine par deux heures de vol de nuit.

Le travail au groupe 3 est alors terminé ; le pilote passe soit au groupe 4, soit au groupe 5 où il fera son instruction complète pour la reconnaissance ou l'observation.

Si l'on considère le pourcentage des pilotes-élèves terminant le cycle complet d'entraînement, par rapport au nombre d'inscrits au cours des éliminatoires, on voit que 15 à 20 %, au minimum, de l'effectif réussissent à le terminer complètement ; il est certain que cette proportion est extrêmement sévère.

On remarquera, d'autre part, la place importante donnée à l'entraînement en vol de groupe et au bombardement (1).

L'officier-pilote américain arrive en escadrille avec un minimum de 250 heures de vol sur des avions de types très différents.

Le personnel d'un grand dirigeable américain

L'entraînement du personnel des dirigeables américains a été récemment l'objet d'une organisation spéciale. Des aviateurs destinés au plus lourd que l'air sont formés à la station aérienne de Pensacola ; c'est à la station aérienne de Lakehurst que sont instruits les aviateurs conducteurs de dirigeable. Les aviateurs sont qualifiés de naval aviators ; les membres de l'équipage d'un dirigeable portent le titre de « naval aviators airship ». La sélection physique s'opère d'après les mêmes principes que celle des aviateurs en général et d'après les règles appliquées aux navires de surface. Cette classification s'appuie sur la ressemblance assez étroite entre les sous-marins et les dirigeables.

Les fatigues qu'impose à l'organisme le vol en dirigeable ne sont pas moins dures que celles qu'il a à supporter en avion. Il faut, dans l'un comme dans l'autre cas, des organismes en équilibre, une excellente vision, le sens de la profondeur et une perception des couleurs impeccable. Aussi les aviateurs marins de chaque promotion sont-ils astreints à un examen médical minutieux.

(1) Renseignements donnés par « l'Avion » Août 1929.

Les élèves sont d'abord l'objet d'un entraînement en ballon libre, et en saucisse. Les quatre premières semaines se passent à des exercices à terre. L'école à terre enseigne les matières suivantes : histoire de l'aviation, aérostatique, aérodynamique, aérologie, gaz de dirigeable, canonnage et lancement de bombes, théorie du plus lourd que l'air, construction, entretien, mécanique de l'aviation, navigation, parachute, navigation aérienne, T. S. F., liaison, instruments, tactique navale, opérations de ballon libre et de saucisse, ainsi que de dirigeable, photographie. L'instruction pratique comporte de longs vols en ballon, qui assurent l'expérience de l'atmosphère : sept vols en ballon libre constituent le minimum indispensable. Les étudiants sont initiés au gonflement, au dégonflement des ballons libres. Dix heures de vol sont exigées en saucisse et sont spécialement consacrées à l'observation. L'entraînement en dirigeable simple a pour but de familiariser les élèves avec les phénomènes atmosphériques. Le but général de l'entraînement est la pratique du rigide. Aucun étudiant ne reçoit son diplôme sans un minimum de quinze vols et de deux cents heures en dirigeable rigide. Les deux principales phases de l'entraînement sont la manœuvre à terre et le vol de longue durée. Quand l'étudiant a satisfait à toutes les exigences de l'examen, il reçoit le brevet de naval aviator airship.

L'état-major de dirigeable américain

L'état-major d'un dirigeable comprend le commandant, le second, l'officier mécanicien, le premier lieutenant, quatre officiers de quart, l'officier mécanicien adjoint (premier maître), et l'adjoint au premier lieutenant (premier maître). Le commandant ne fait pas de quart au cours du vol, le second et le mécanicien sont de quart quand le commandant n'est pas sur la passerelle et règlent la navigation. Deux officiers de quart alternent dans les vols de courte durée, trois dans les vols plus longs : un officier de quart reste au sol pour s'occuper des réparations, un autre est officier de liaison, un autre, commissaire. Le premier lieutenant et son assistant font également le quart et effectuent continuellement

des rondes d'inspection à travers le bâtiment. L'équipage proprement dit se compose de trois maîtres d'équipage principaux, trois maîtres d'équipage de première classe, trois maîtres d'équipage de seconde classe, six coxswains, un quartier-maître de première classe, un cuisinier de première classe, un chef radiotélégraphiste, un radiotélégraphiste de première classe, cinq mécaniciens gradés d'aviation, cinq de première classe, six de seconde classe, six de troisième classe, un maître ouvrier d'aviation, un ouvrier d'aviation de première classe, un aérographe.

Le personnel de vol est divisé en trois sections : une section reste à terre, pour alterner avec les deux autres au cours du vol. On prévoit deux hommes à chaque poste ; ils se reposent quatre heures, sauf au poste de direction, où ils ont quatre heures de repos pour deux de travail.

Telles sont les dispositions qui règlent dans un grand nombre de Pays la formation des membres de l'équipage aérien. Nous allons étudier maintenant ce que deviennent ces personnages lorsqu'ils appliquent leurs talents dans le cadre de la profession.

CHAPITRE III

Le Travail Aérien

Nous avons étudié dans la première partie de cet ouvrage l'ensemble du personnel navigant et nous avons vu suivant quelles modalités la loi pouvait intervenir dans son statut, soit qu'elle établisse des conditions particulières d'accès : brevets, licences, soit qu'elle institue, et nous le verrons dans un chapitre ultérieur, à son bénéfice, certains systèmes de protection contre les risques du travail et les accidents graves : régime des assurances. Mais ce serait se limiter sans raison que de ne porter notre attention que sur ces règles particulières.

Le droit maritime, partant essentiellement de cette idée que l'Etat prête à l'industrie son personnel marin, lorsque l'industrie monte un équipage, a soumis au contrôle de l'Etat les contrats d'engagement et a posé des règles nombreuses et précises pour la réglementation du travail, même à bord.

Le dernier texte publié sur ce sujet est la loi du 13 décembre 1926, portant code du travail maritime et qui a abrogé les dispositions contenues dans le titre 5 du Livre II du Code de Commerce.

Nous avons estimé qu'il était inutile, sinon préjudiciable, d'assimiler le personnel aérien au personnel marin. Toutefois, étant donné qu'il est indiscutable que la navigation aérienne nécessite une législation nouvelle, il paraît opportun d'étudier la situation des travailleurs de l'air en nous demandant dans quelle mesure se justifierait une ingérence des autorités publiques dans le travail aérien.

Nous avons défini le personnel navigant. En ce qui concerne les brevets des membres du personnel navigant commercial ou salarié, nous avons vu qu'il existait des brevets de pilote, de mécanicien et de navigateur. Le personnel navigant commercial sera constitué de pilotes, mécaniciens et navigateurs, auxquels s'adjoindront des radiotélégraphistes, des photographes ; sur certains long parcours, un commandant d'aéronef ; éventuellement, des officiers en second ; hors cadre, des gens de bord, correspondant aux agents du service général maritime.

Dispositions particulières aux Compagnies subventionnées

Nous avons étudié déjà le régime administratif des gens de l'air dans nos chapitres précédents. Nous devons faire ici mention de dispositions particulières aux compagnies de navigation aérienne subventionnées. En effet, les cahiers des charges communes applicables aux entreprises de navigation aérienne, ainsi que les conventions passées entre l'Etat et les compagnies sont les seuls documents officiels où soit envisagée la situation du personnel aérien, en ce qui concerne le travail aérien.

Le cahier des charges annexé à la convention passée entre l'Etat et la Compagnie Air-Union, pour l'exploitation de la ligne aérienne Paris-Londres, (8 septembre 1925), dispose, à son Chapitre II, Personnel et Matériel :

Article 5, § 2 : « Le personnel technique de bord doit être Français et agréé par le Ministre chargé de la navigation aérienne et posséder les certificats, brevets et licences exigés par les règlements en vigueur ; il doit être maintenu en parfait état d'entraînement ».

Le cahier des charges annexé à la convention passée entre l'Etat et la Compagnie Générale Aéropostale (9 juillet 1924), adoptait une disposition semblable (art. 5 § 2).

Le cahier des charges communes aux compagnies de navigation aérienne qui ne sont pas titulaires d'un contrat de longue durée, (26 janvier 1929, prorogé pour l'année 1930) dispose, à son article 3 : « Le personnel technique de bord doit

être agréé par le directeur du Service de la Navigation Aérienne et posséder les certificats, brevets et licences exigés par les règlements en vigueur ; il doit être maintenu en parfait état d'entraînement.

Pour pouvoir être agréés, les pilotes doivent satisfaire, en particulier, aux conditions suivantes :

1° Pour le transport de la poste et des marchandises : justifier d'un minimum de 100 heures de vol effectuées en qualité de pilote ;

2° Pour le transport des passagers :

a) Etre âgé de 25 ans au moins ;

b) Justifier d'un minimum de 300 heures de vol effectuées en qualité de pilote en premier ou en second, dont 100 au moins sur un appareil dont la conduite soit analogue à celle d'un appareil de transport public et sur des étapes équivalentes aux étapes moyennes accomplies sur les lignes aériennes.

Aucun pilote ne peut piloter un appareil transportant des passagers sur une étape quelconque s'il n'a pas déjà effectué un aller et retour sur cette étape, soit comme pilote, soit comme passager.

L'administration peut toutefois agréer, pour le transport des passagers, un pilote ne remplissant pas la condition d'âge prévue ci-dessus, dans le cas où ledit pilote justifierait avoir été employé pendant un an au moins en qualité de pilote sur appareils transportant de la poste ou des marchandises, sans avoir commis d'infraction aux règles de la circulation aérienne.

La durée des vols effectués par un même pilote ne peut normalement dépasser 8 heures par période de 24 heures.

Du Contrat d'engagement

Les membres du personnel navigant aérien peuvent conclure un contrat d'engagement, verbal ou écrit, avec tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un aéronef est armé.

Sont considérés comme membres du personnel navigant aérien toutes personnes, de l'un ou l'autre sexe, qui s'engagent envers le propriétaire ou l'exploitant (il reste à définir juridiquement l'exploitant, que nous rencontrerons en étudiant le statut du capitaine) pour servir à bord d'un aéronef. L'objet du contrat d'engagement sera, (décret du 26 janvier 1929), compris dans la liste d'emplois ci-dessous occupés à titre habituel ou occasionnel :

a) conduite, surveillance, entretien de l'aéronef ou des dispositifs divers ;

b) usage des dispositifs ou appareils emportés à bord, notamment des appareils de radiotélégraphie et de photographie ;

c) service des passagers ;

d) observation à bord des phénomènes d'ordre physique, chimique, physiologique, météorologique et expérimentation dans les mêmes domaines ;

e) contrôle à bord des dispositifs utilisés en navigation aérienne, même s'ils sont fixés à terre.

f) commandement, inspection des personnels visés ci-dessus.

D'une façon générale, toute fonction à l'occasion d'un vol, notamment, travail aérien : meetings, relevés de plans, extinction de feux de forêts, signalisation des bancs de poissons, etc... etc...

Ainsi que pour le personnel maritime, le personnel aérien comprendra, nous l'avons déjà dit, une catégorie de travailleurs analogues aux agents du service général : (barman, musicien, cinématographistes, etc...).

Nous admettrons, ainsi que l'admet le droit maritime, que le contrat de louage de services reste régi, en dehors des périodes de navigation, par les dispositions du code du travail ; examinons ce qui doit être admis pendant les périodes de navigation et en premier lieu la forme du contrat.

Forme du contrat

L'on peut se demander s'il y a lieu de prévoir que, nécessairement, le contrat de travail sera constaté par écrit (1). Nous estimons préférable de laisser toute liberté aux contractants et de maintenir les formes prévues par l'article 19 du Livre I du Code du travail : « Le contrat de travail est soumis aux règles du droit commun et peut être constaté dans les formes qu'il convient aux parties contractantes d'adopter... » Cependant, dans la pratique, la majorité des contrats d'engagement se présentent sous la forme de pièces imprimées ou dactylographiées, préparées à l'avance suivant un type fixé, pour une durée donnée, un an par exemple, et qui sont souscrits par les contractants. Il n'y a pas de débat sur les clauses du contrat.

Le placement des professionnels aériens s'exécute couramment sans intermédiaire mais par relation directe d'employé à employeur. Cependant, les associations des gens du personnel navigant ont envisagé la possibilité de centraliser à leurs bureaux les offres et les demandes, faisant office d'intermédiaires de placement gratuits.

La capacité de contracter est soumise aux règles du droit commun et il n'y a pas lieu de prévoir de disposition particulière. Il ne convient pas d'envisager d'engagements précoces, étant donné qu'ils ne correspondaient à aucun besoin réel.

Conformément au décret du 26 janvier 1929, les entreprises de travail aérien feront la déclaration des employés qui pourraient occasionnellement, ou habituellement, bénéficier de la loi sur les assurances. D'autre part, le même décret porte que le contrat de travail indique si l'employé peut faire partie occasionnellement ou habituellement du personnel navigant.

(1) La loi yougoslave, promulguée le 22 février 1928, dispose à son article 84 (3^e partie, Chapitre I : « Rapports juridiques entre le propriétaire et le personnel volant ») : « Les rapports juridiques entre le propriétaire et le personnel de l'équipage doivent être réglés par un contrat écrit. Les contrats de ce genre doivent être déclarés à la Direction de l'Aéronautique ».

Nous constaterons, qu'en fait, à cause de la mention qui doit être faite au moment de l'engagement que l'employé peut faire partie du personnel volant soit « occasionnellement », soit « habituellement », la formalité du contrat écrit est presque exigée.

Durée d'engagement

La plupart des contrats écrits mentionnent la durée de l'engagement et admettent dans le cas de congédiement ou de démission un préavis fixé à 30 jours. Certains contrats précisent que, dans le cas de suspension du trafic, les pilotes n'auront droit à toucher leurs appointements pendant cette période qu'à la condition expresse de souscrire à l'engagement de rester au service effectif de la Compagnie, pendant une durée minimum de 3 mois à partir de la reprise du trafic, sous peine de remboursement à la Compagnie des appointements indûment perçus.

Il convient de remarquer que les engagements du personnel navigant commercial sont conclus pour des durées déterminées et non en aucune manière pour tel ou tel voyage; l'engagement au voyage n'existe pas, ou du moins pas encore. En fait il présenterait plus d'inconvénients que d'avantages, puisque les voyages sont par essence extrêmement courts et n'entraîneraient que des rémunérations minimales.

En principe, l'engagement est valable pour une durée de un mois. Le contrat d'engagement signé par les contractants énonce le service pour lequel le pilote est engagé, le montant des salaires et accessoires qui lui seront alloués, toutes dispositions échappant à un contrôle particulier des autorités, si ce n'est pour les compagnies subventionnées.

Droits et obligations des pilotes.

Dans les contrats types, établis par les compagnies, pour l'engagement des pilotes, ces compagnies se réservent le droit absolu d'affecter les pilotes à n'importe quelle ligne, ou tronçon de ligne, de leurs réseaux. Les compagnies se réservent, en outre, le droit de désigner le type de l'appareil employé au cours des vols, qui peuvent avoir lieu indifféremment de jour ou de nuit ; le contrat prévoit fréquemment qu'il s'applique aussi à la réception des avions neufs ou réparés, ce qui ne comporte aucune indemnité particulière.

Ainsi que nous l'avons signalé, les pilotes, et en général les membres du personnel navigant aérien, sont des employés

spéciaux affectés à des travaux qui peuvent varier dans une mesure assez large, au gré de leurs employeurs.

Fonctions

Les pilotes n'ont pas de plein droit la qualité de pilote en titre. Ils entrent dans les cadres de la Compagnie, le plus souvent, à titre de pilotes stagiaires. Après un certain temps de stage d'essai, ils deviennent pilotes adjoints, lorsqu'ils ont volé un certain nombre d'heures pour la compagnie employeur (300 heures en général), ou lorsqu'ils ont, au moment de l'engagement, un total d'heures de vol n'atteignant pas 1.000 heures. Lorsque les pilotes ont volé plus du nombre d'heures fixé par la compagnie, ou ont totalisé à leur engagement plus de 1.000 heures de vol, ils sont classés comme pilotes titulaires.

La plupart des compagnies stipulent dans le texte du contrat d'engagement, que les pilotes doivent tout leur temps et toute leur activité aux compagnies et ne peuvent, en aucune façon, prendre part à aucune autre entreprise ou affaire commerciale ou industrielle sans une autorisation écrite. Les infractions à cette obligation sont considérées comme fautes lourdes et peuvent entraîner la révocation, de plein droit, et sans indemnités. Mais il n'est pas rare que des membres du personnel navigant de certaines entreprises participent à d'autres entreprises, si leurs tableaux d'occupation ne s'y opposent point, ou si les travaux afférents à un emploi ne sont pas suffisamment importants.

Des contrats portent que les pilotes peuvent être chargés, suivant les circonstances, de convoier par voie ferrée ou maritime le matériel ou le fret de la compagnie.

Dans le cas de suspension de trafic, le personnel aérien peut être employé suivant les besoins du service et le degré d'instruction des membres à d'autres fonctions, sur le réseau ou au siège social.

Obligation de départ

Les compagnies sont juges des tours de départs, des retours en chemin de fer ou en avion comme passager et disposent, selon les besoins des services, des pilotes. Les pilotes sont contractuellement dans l'obligation absolue d'obéir, sous

peine de révocation immédiate et sans indemnité, à tout ordre de départ qui leur est donné par le chef du centre ou le remplaçant qualifié qui est seul juge des conditions du départ, y compris des conditions météorologiques et du type d'appareil utilisé. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette obligation exorbitante dans le chapitre du Commandant d'aéronef.

Signalons ici que la nécessité de partir sur l'ordre du supérieur de la compagnie de transport n'est pas sans soulever de graves objections ; d'une façon générale les principes suivis à l'étranger sont meilleurs que ceux appliqués en France sur ce sujet (1). Citons à cette occasion une décision d'un jury britannique ; il s'agissait d'un accident survenu à la suite d'un départ intempestif, bien qu'il semble que le pilote n'ait pas reçu l'ordre formel de départ :

« Au cours de l'enquête réglementaire qui a suivi l'accident survenu à la fin de l'année 1929, en Angleterre, à un avion de transport de la Luft-Hansa, le juge a été amené à poser la question suivante :

« Le pilote aurait-il dû quitter Croydon ou non ce matin-là ? Si l'on en juge par les événements qui ont suivi le départ, il n'aurait pas dû.

(1) En Allemagne, cette question est réglée comme suit :

1) En principe, c'est le pilote de l'aéronef qui décide de l'exécution d'un vol ; il est responsable de l'observation des prescriptions réglementant le trafic.

Il doit veiller à ce que l'aéronef et son chargement se trouvent dans l'état réglementaire, à ce que la limite admise du poids à emporter ne soit dépassée et que les documents justificatifs prescrits soient à bord.

2) Dans l'exploitation de la « Deutsche Lufthansa A. G. », en raison de la nécessité d'assurer la sécurité du trafic aérien, on exige, pour qu'un vol soit décidé, l'assentiment commun du chef d'aérodrome et du pilote.

3) En vue d'assurer la sécurité et l'ordre publics, il a été disposé — sans préjudice de ces droits et obligations du pilote et du chef de l'aérodrome — que la police aurait pour mission de régler le trafic sur le champ de roulage de l'aéroport. Aucun aéronef ne peut quitter l'aéroport sans la permission de la police, le départ doit lui être préalablement déclaré en temps utile. Quant aux voyages sur des lignes aériennes de trafic public, le projet en est généralement communiqué par présentation de l'horaire. La police peut empêcher le départ lorsque la sécurité publique est mise en danger (c'est-à-dire par exemple lorsque l'aéronef ne se trouve manifestement point en état de navigabilité).

Les « pays » allemands auxquels ressortit en Allemagne l'autorité policière, ont imposé à leur police, par des prescriptions de service minutieuses, l'obligation rigoureuse de ne faire usage de ce droit qu'après mûr examen et dans des cas très urgents. En principe, les départs ne peuvent être interdits, par exemple pour des raisons atmosphériques, que par le Chef du poste de police aérienne et ses interdictions ne peuvent être édictées que « si tant ce chef de poste que le service de consultation météorologique sont convaincus qu'en raison des conditions atmosphériques présentes, le vol constitue un danger pour la vie ou la santé des passagers et celles de la population survolée ».

« Le juge disait : Nous venons d'apprendre que la Compagnie laisse aux pilotes toute liberté de décision. Que faut-il penser à ce sujet ?

« Le témoin interrogé, seul survivant de la catastrophe, répondit qu'en effet dans de telles circonstances, le pilote est placé devant une situation très délicate. On attend de lui qu'il effectue le vol car il est payé pour cela. En conséquence, même si les circonstances météorologiques lui paraissent défavorables, il a l'impression qu'il doit toujours tenter le départ. C'est lui faire supporter une responsabilité trop forte.

« Il devrait y avoir, disait le témoin, à Croydon un fonctionnaire très au courant qui suivrait de près les prévisions météorologiques et qui dirait si les vols doivent être suspendus ou s'ils ne doivent l'être qu'une heure ou deux. Toutefois, le pilote devrait avoir le dernier mot. On courrait ainsi moins de risques et on éviterait la répétition d'une catastrophe de cet ordre.

« Le jury a émis l'avis que les pilotes devraient être libérés de la responsabilité du départ en cas de brouillard et que les autorités compétentes pourraient trouver un intérêt dans les suggestions du témoin Kidson ».

Décret royal italien du 11 juillet 1929

D'autre part, la législation italienne, fort avisée en ce qui concerne la navigation aérienne, vient par décret royal en date du 11 juillet 1929 (N° 1302) de poser les règles suivantes :

« *Article premier.* — Le départ des aéronefs des lignes aériennes civiles subventionnées ne peut s'effectuer sans le consentement du directeur de l'aérodrome, quel que soit le but du vol.

« Le Commandant de l'aéronef doit se présenter au Commandant de l'aérodrome pour demander ce consentement.

« *Art. 2.* — Le Directeur de l'aérodrome, à qui ne sont pas parvenus les bulletins aérologiques relatifs à la zone que l'aéronef doit survoler pour se rendre à l'escale la plus voisine de la ligne, ou qui a des doutes fondés que l'aéronef, dans les conditions atmosphériques adverses, ne soit pas à même de rallier l'aérodrome de destination, doit empêcher le départ dudit aéronef.

« Les bulletins susvisés doivent être obtenus par des observations aérologiques qui n'ont pas été recueillies autrement qu'une heure avant le départ de l'aéronef.

« *Art. 3.* — Le Directeur de l'aérodrome doit veiller à ce que les bulletins aérologiques, constamment tenus à jour, soient affichés en un lieu bien exposé au public ».

Ce texte, qui comporte 35 articles, donne au Commandant de port de nombreux pouvoirs de contrôle sur les voyages aériens et de commandement, même sur le personnel d'escale et de vol des sociétés exploitantes. Le commandant de port est l'intermédiaire nécessaire entre le personnel des sociétés et l'autorité publique ; il peut ordonner une visite psychophysiologique supplémentaire s'il le juge opportun. Nous retrouverons toutes ces dispositions dans le chapitre consacré à l'étude du commandant d'aéronef.

Uniforme

Les pilotes sont tenus d'être revêtus durant toute la durée de leur service des uniformes réglementaires auprès de chaque compagnie, non seulement en vol mais aussi pendant leur présence sur les aérodromes. Certaines compagnies admettent que dans le cas d'infraction à cette règle le pilote se verrait refuser le départ et prendrait la suite au tour de service ; en aucun cas un tour de départ perdu par un pilote dans ces conditions ne pourrait être rattrapé. L'achat et l'entretien de l'uniforme incombent aux pilotes qui reçoivent cependant une allocation forfaitaire pour la première mise d'équipement. Parfois le tailleur auquel doivent s'adresser les pilotes est impérativement désigné. Le renouvellement annuel de l'uniforme est exigé. Les compagnies délivrent le plus souvent à titre d'avance des équipements de vol qui peuvent être remplacés à époques déterminées. L'entretien est à la charge des pilotes et sous leur responsabilité, en cas de dégradation. L'équipement est restitué dans le cas de cessation de fonctions.

Certains contrats admettent qu'en cas de perte d'effets ou de numéraire au cours d'accidents les compagnies rembourseront les effets personnels ou les bagages, sac de voyage, jusqu'à concurrence d'un certain chiffre (2.000 francs par exemple). Aucun bijou, ni tout autre appareil non indispensable au service du pilote ne sont remboursés.

Déplacements.

Les contrats d'engagement stipulent en général que les pilotes lorsqu'ils quittent l'aéroport d'attache ont droit au

voyage payé par la Compagnie, soit par voie aérienne, soit par voie ferrée en 2^e classe, avec une indemnité de voyage par période de 12 heures ; le taux de cette indemnité figure dans un tableau général trimestriel des primes et indemnités. Pour les parcours par voie maritime, les pilotes ont droit à la 2^e classe sans indemnité, mais dans ce cas les pilotes peuvent obtenir le remboursement des dépenses dont la justification est fournie. Pour certains longs parcours en chemin de fer il est admis par certaines compagnies que les pilotes et leur famille auront droit à la première classe.

Il est admis également que la femme et les enfants d'un pilote autorisés à l'accompagner ou à le rejoindre auront droit au remboursement du voyage dans les mêmes conditions que le pilote, sans indemnité ; dans le cas de démission du pilote en cours d'année, ou de révocation pour faute lourde, remboursement est dû à la Compagnie du prix du voyage de la famille.

Au surplus, le voyage par chemin de fer ne peut être qu'occasionnel. Les compagnies disposent en effet que le voyage par avion est obligatoire, dans la limite des places disponibles aussi bien pour le pilote que pour sa famille.

Certaines compagnies admettent des chiffres forfaitaires journaliers à titre de frais de déplacement.

Quand ils se déplacent par avion, les pilotes ont le droit généralement d'amener avec eux, lors de leur affectation, 30 kilogrammes de bagage à usage personnel pour eux-mêmes et chacune des personnes de leur famille.

Réglementation de la durée du travail

La durée du travail du personnel navigant est en principe de 8 heures par jour, mais, afin de lui laisser toute latitude pour se reposer, il n'est pas astreint à une présence en dehors des heures de service pour lesquelles il est commandé, de sorte, qu'en fait, la durée du travail effectif de ce personnel ne dépasse pas, en moyenne, 5 heures par jour.

Travail supplémentaire

En principe il n'existe pas puisque le travail est inférieur aux heures légales de travail. Seuls les mécaniciens navigants

ont quelquefois l'occasion de faire du travail supplémentaire à terre pour l'entretien des moteurs de leur avion ; ils touchent de ce fait une indemnité par chaque heure de travail ainsi accomplie.

Appointements

Les appointements se composent d'un fixe annuel et d'indemnités mensuelles (1).

a) *Les appointements fixes* subissent des variations qui tiennent généralement à l'ancienneté du pilote dans la Compagnie.

Voici les chiffres adoptés par une compagnie :

Les 6 premiers mois de séjour à la Cie	600 fr.	par mois.
Les 6 mois suivants	650	—
Les 6 mois suivants	700	—
Les 6 mois suivants	750	—
Les 6 mois suivants	800	—

Pour les pilotes ayant quatre années de présence à la Compagnie, sans interruption, et n'ayant pas encouru une sanction de mise à pied atteignant un mois, le fixe mensuel est porté à une somme supérieure : 900 francs.

Après six années de présence dans les mêmes conditions que ci-dessus, le fixe mensuel est porté à 1000 francs (2).

b) *Les indemnités mensuelles* sont afférentes aux titres

(1) Rappelons que les associations professionnelles avaient envisagé à un certain moment de demander à l'Etat l'introduction dans les contrats avec les Compagnies, de bordereaux de salaires minima, ainsi qu'il est admis dans les contrats de travaux publics. Cette mesure avait d'ailleurs été repoussée pour les raisons suivantes : Dans l'exécution de travaux publics l'Etat confie à une entreprise privée un travail déterminé dont il aura ensuite à assurer la responsabilité. S'il impose des salaires minima c'est le plus souvent pour obliger l'entrepreneur à employer des ouvriers compétents et pour l'empêcher de réaliser sur les salaires de ses employés des bénéfices excessifs au détriment de la bonne exécution des travaux.

La question est différente pour les Compagnies de Navigation aérienne qui ont elles-mêmes tout intérêt à employer du personnel qualifié.

L'assimilation serait plutôt à rechercher du côté des Compagnies de Navigation maritimes titulaires de concessions et subventionnées par l'Etat. Or ces compagnies ne se sont vu imposer aucune obligation quant aux salaires de leur personnel.

D'ailleurs, le personnel navigant aérien allait trouver tous apaisements par la force même des événements et l'usage de salaires si élevés qu'ils le mettront dans une situation exceptionnellement favorisée en regard de toutes autres catégories de travailleurs.

(2) Ces chiffres sont surtout des points de comparaison valables pour l'année 1927 ; ils ont été adaptés ainsi que tous les traitements ; nous donnerons plus loin des états de salaires mensuels et annuels plus récents. Tous documents officiels de base font à peu près défaut.

supplémentaires que peuvent produire les pilotes. Les taux ci-dessous ont été retenus par la même compagnie :

Brevet de mécanicien	50 francs.
Brevet élémentaire de navigateur	150 —
Brevet supérieur de navigateur	200 —

Primes kilométriques. — D'après tous les contrats d'engagements les pilotes en voyage touchent en plus des appointements, des primes kilométriques.

Les primes kilométriques, par kilomètre parcouru en voyage régulier et primé par l'Etat, s'il s'agit d'une compagnie subventionnée, sont fixées, pour toutes les lignes et quel que soit l'appareil piloté, d'après la compagnie dont nous avons déjà utilisé les barèmes à :

0 fr. 40 par kilomètre pour tout pilote ayant parcouru moins de 10.000 kilomètres à la Compagnie.

0 fr. 45 par kilomètre de 10.000 à 100.000 kilomètres.

0 fr. 50 par kilomètre de 100.000 à 300.000 kilomètres.

0 fr. 55 par kilomètre à partir de 300.000 kilomètres parcourus à la Compagnie.

0 fr. 60 par kilomètre à partir de 500.000 kilomètres, parcourus à la Compagnie.

Pour les vols de nuit, les primes kilométriques ci-dessus sont majorées de 50 % quel que soit l'appareil.

Pour tous les vols avec passagers payants qui ne sont pas faits en voyage, comme par exemple les baptêmes de l'air, la prime payée au pilote est calculée suivant la durée des vols sur la base de :

45 francs par heure de vol pour les monomoteurs.

60 francs par heure de vol pour les multimoteurs.

Toutes les primes de voyages ne sont allouées en principe que pour les voyages effectués complètement et correctement, c'est-à-dire si rien n'a laissé à désirer dans la marche du voyage. Toutefois, elles sont allouées lorsque l'arrêt du voyage résulte de circonstances météorologiques dûment constatées par l'Office National Météorologique ou d'incidents dans lesquels la responsabilité du pilote n'est pas engagée.

La Direction de la Compagnie prend une décision dans chaque cas particulier.

Pour les augmentations des primes kilométriques, les calculs du kilométrage effectué par chaque pilote sont faits d'après le carnet officiel de vol du pilote, qui seul fait foi en cas de contestations.

Voici, à titre d'indication, un second barème, admis par une autre compagnie et établi d'après des échelons :

1 ^{er} échelon de	0 à 25.000 kilomètres	francs	0,35
2 ^e échelon de	25.000 à 50.000 kilomètres	francs	0,40
3 ^e échelon de	50 000 à 100 000 kilomètres	francs	0,45
4 ^e échelon de	100.000 à 150.000 kilomètres	francs	0,50
5 ^e échelon de	150 000 à 200.000 kilomètres	francs	0,55
6 ^e échelon de	200.000 à 250 000 kilomètres	francs	0,60
	Au-dessus de 250.000 kilomètres	francs	0,65

Pour les avions d'une force supérieure à 800 CV., ces primes sont majorées de 25 %, et au contraire, pour les avions au-dessous de 350 CV ces primes sont réduites de 25 %.

Elles ne sont en principe allouées que pour les voyages entièrement effectués.

Certaines compagnies allouent en supplément une indemnité temporaire de résidence, variable suivant l'aéroport d'attache ; cette indemnité est réduite dans le cas de suspension de trafic ; certaines compagnies allouent encore une indemnité pour charges de famille, égale à 15 % de l'indemnité de résidence pour les pilotes mariés et qui comporte une majoration de 5 % de l'indemnité de résidence par enfant âgé de moins de 18 ans.

Le plus généralement, il est admis que les pilotes ayant quitté les compagnies pour un motif quelconque, sauf pour un motif agréé par cette compagnie, perdent à leur réintégration éventuelle le bénéfice de la majoration d'ancienneté et n'ont accès, à leur retour, qu'à une classe inférieure.

Chez les aviateurs (constructeurs d'avions) les pilotes reçoivent un traitement fixe légèrement supérieur à celui des pilotes de lignes, du fait que les risques sont plus grands lorsqu'il s'agit de recevoir un appareil sortant d'usine. A ce trai-

tement fixe s'ajoutent des primes variant de 50 à 250 francs par appareil monté ou reçu. Le traitement moyen d'un pilote dans ce cas s'élève à une somme voisine de 2.000 francs par mois.

Bien qu'il soit difficile d'établir des moyennes de quelque précision à une époque où les salaires varient très facilement, nous donnons ici les chiffres afférents à l'année 1927 pour lesquels les compagnies ont établie elles-mêmes des fiches destinées à la documentation officielle en vue de la loi sur les assurances. Le rémunération moyenne des pilotes d'une compagnie a été de 4.850 francs pour un mois, soit 58.218 francs pour l'année ; les mécaniciens ont touché en moyenne 2.167 francs par mois, soit 26.012 francs par an.

Dans une autre compagnie, les moyennes respectives pour l'année 1927 ont été : pilotes, 50.000 francs ; mécaniciens, 22.000 francs ; radios, 22.000 francs.

Dans une compagnie qui exécute des parcours très difficiles et très importants, les rémunérations moyennes ont été les suivantes, pour la France, l'Espagne et le Maroc : pilotes 40.000 francs ; mécaniciens et radios, 15.000 francs ; pour l'Afrique : pilotes, 80.000 francs ; mécaniciens et radios, 30.000 francs ; pour l'Amérique du Sud : pilotes, 140.000 francs ; mécaniciens et radios, 60.000 francs.

Dans une autre compagnie, les pilotes ont touché, en moyenne, non compris les primes de déplacement, entre 60.000 et 75.000 francs.

Indépendamment de ces gens de l'air, en service régulier, nous trouvons les pilotes, navigateurs et mécaniciens spécialisés dans les raids ; ces gens de l'air ont aisément des rémunérations pour le moins quintuples, dans des raids importants, indépendamment de tous autres avantages directs et indirects, pécuniaires ou autres que leur réussite, ou que leur échec intelligemment interprété, peut leur procurer.

Ce qui permet de constater que, si les arguments exposés dans l'article de « l'Auto », et dans le premier chapitre, ont été vrais quelque temps, ils ont bien rapidement été en contradiction avec la réalité.

Conditions de paiement

Les pilotes sont le plus souvent payés par périodes mensuelles, sur la présentation de leurs carnets nominatifs de paye qui sont tenus à jour par les agents de la compagnie. Nous avons vu, en effet, que les appointements comprennent un élément variable : celui qui est basé sur les primes de parcours. Le carnet est donc arrêté par les caissiers pour les mois écoulés aux sommes dues.

Les compagnies se réservent le droit de payer les appointements, suivant les besoins de leurs services, soit en monnaie française, soit en monnaie locale au cours du jour.

Congés

Les compagnies accordent aux pilotes (ainsi qu'aux autres membres du personnel aérien) soit après dix mois, soit après un an de séjour dans les services de la compagnie, une période de congé (15 jours — 3 semaines) pendant laquelle la partie fixe du traitement est seule allouée ; le congé est accordé pour un laps de temps net, la durée du voyage n'étant pas comprise, dans le pays d'origine. La date de congé est fixée d'un commun accord. Certaines compagnies admettent que le voyage aller et retour, depuis l'aéroport d'attache jusqu'à l'aéroport du pays d'origine, est à la charge de la compagnie une fois par deux années de séjour à l'étranger ; le voyage en avion dans ce cas est obligatoire dans la limite des places disponibles tant pour le pilote, qu'éventuellement pour sa famille. Le congé peut être pris en une ou plusieurs fois. Il est prévu en certaines compagnies des périodes complémentaires d'absence, d'une semaine. Les voyages relatifs à ces périodes sont à la charge exclusive des pilotes.

Les compagnies exécutent en principe leurs services les dimanches et jours fériés.

Maladies

Tout membre du personnel navigant malade doit informer de sa maladie son chef immédiat ; il doit transmettre une déclaration, accompagnée d'un certificat médical, au centre d'exploitation. Tout pilote malade ou déclaré inapte par le centre médical officiel (nous avons vu en effet

que l'aptitude physique doit être permanente et que les gens de l'air sont soumis à des visites médicales périodiques) a droit à son traitement fixe pendant la durée de cette maladie à la condition que celle-ci ne dure pas plus d'un mois ou un mois et demi. Il est admis généralement que, dans le cas où la période d'inaptitude se prolongerait au-delà de cette durée, l'engagement sera considéré comme résilié de plein droit à cette date sans indemnité ni préavis.

Discipline

Les membres du personnel navigant d'une compagnie sont sous les ordres immédiats du chef pilote, chef de la navigation dans la section à lui attribuée, pour tout ce qui concerne les questions de services, de discipline générale ainsi que pour leur instruction. Dans les escales, les pilotes sont sous les ordres du chef de l'escale ; c'est en général le représentant commercial de la compagnie à cette escale.

Pour fautes dans leur service, incompétence, maladresse, inexactitude, imprudence, incorrection, les gens de l'air employés par les compagnies peuvent être l'objet de sanctions prévues dans les contrats d'engagement sous la forme d'amendes, de mise à pied ou de révocation, selon la gravité du manquement.

Les amendes affectent uniquement les primes kilométriques du voyage au cours duquel les fautes auront été commises et peuvent atteindre jusqu'à 75 % de ces primes.

La mise à pied d'un pilote dans certaines compagnies est, au maximum, d'un mois. Pendant cette mise à pied, le pilote ne peut toucher aucune sorte de primes, mais reste astreint à toutes les obligations de son métier, en dehors de l'exécution des voyages.

Les sanctions contre les pilotes peuvent être demandées sur rapports circonstanciés par les chefs de centres ou les représentants de la compagnie sous les ordres desquels se trouvent les pilotes après leur atterrissage dans une escale ou un centre.

L'amende et la mise à pied d'un pilote sont infligées le plus généralement par le chef du pilote, chef de la navigation

ou le Directeur de l'exploitation. La révocation appartient à la direction de la compagnie. La révocation ne donne lieu à aucune indemnité en dehors des appointements ou des indemnités mensuelles du mois en cours.

Différentes échelles de sanctions sont adoptées par les compagnies ; le type ci-dessus est le plus couramment employé. Il est admis que les infractions commises par les pilotes contre les règlements de douanes des divers pays survolés par la compagnie sont sanctionnées de plein droit par la révocation immédiate et sans indemnité. Les compagnies dégagent leur responsabilité vis-à-vis des autorités étrangères tout en se réservant tous recours nécessaires contre les pilotes fautifs dans le cas de poursuites engagées contre elles-mêmes.

Atterrissage en cours de route

Lorsqu'un atterrissage est rendu nécessaire en dehors des points d'escale par des difficultés matérielles ou autres, les pilotes sont tenus de se mettre à la disposition des passagers pour leur faciliter la continuation du voyage par n'importe quel moyen. Ils sont tenus également de suivre les instructions générales données par les compagnies pour l'expédition sans délai du fret ; ils doivent veiller, contractuellement, à la garde de l'appareil, au dépannage et informer sans retard les services mêmes de la compagnie. Les pilotes reçoivent d'ailleurs à cet égard des consignes particulières à chaque ligne des réseaux, sitôt leur affectation à cette ligne. Des amendes peuvent être infligées dans le cas de non observation de ces instructions.

Tour de service

Un roulement est établi par les chefs pilotes des compagnies entre les pilotes employés par les compagnies et les autres membres du personnel navigant, de façon que chacun d'eux exécute en principe, mensuellement, un nombre de kilomètres primés, sensiblement égal. Les pilotes sont tenus de se conformer avec rigueur aux instructions qui leur sont données en ce qui concerne leur présence sur les aérodromes.

Assurances

Les membres du personnel navigant sont assurés contre les accidents du travail, conformément aux lois françaises de

1898 et suivantes. Mais nous verrons que ce système a été complété par le régime de la loi du 30 mars 1928. Signalons dès maintenant que les compagnies subventionnées s'étaient engagées, durant un certain nombre d'années, à allouer aux membres du personnel navigant ou à leur famille des indemnités forfaitaires dans le cas d'accidents aériens. Le personnel navigant conserve d'ailleurs la possibilité de souscrire des polices individuelles.

Responsabilité

Les contrats d'engagement stipulent que les pilotes sont responsables de leur avion, de sa conduite et de son entretien. La question peut se poser comme en droit maritime de savoir quelle est l'étendue de cette responsabilité, que nous étudierons dans le chapitre du « commandant d'aéronef ».

Les dispositions étudiées ci-dessus correspondent aux clauses généralement adoptées par les compagnies ; il est bien évident qu'elles peuvent varier considérablement suivant les conventions elles-mêmes des parties, que ne limite actuellement aucune règle spéciale, et qui restent soumises aux prescriptions communes des Code et lois du travail.

Etude générale du statut de l'équipage

Si l'on considère le statut des travailleurs aériens, tel qu'il résulte des contrats les plus usuels, en regard du code de travail maritime, constitué par la loi du 13 Décembre 1926, on constate que, seules, de rares prescriptions du Code maritime pourraient être avantageusement appliquées au travail aérien.

Travail fixe

Nous avons vu que les compagnies gardent un pouvoir de disposition du personnel aérien assez large ; c'est exiger trop, vraisemblablement, du personnel navigant. L'article 18 de la loi maritime dispose que les marins ne sont pas tenus, à moins de conventions contraires, d'accomplir des travaux incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle ils sont engagés ; une convention contraire, aussi large que celle employée par les compagnies, — aussi bien,

même, il n'y a pas convention librement débattue —, est excessive. Nous n'ignorons pas que les brevets permettent un placement par capacités à peu près intangible, mais, cependant, lorsque les services aériens seront plus développés et permettront mieux une utilisation exacte des capacités de chacun, la clause ici étudiée devra disparaître.

Toutefois, nous reconnaissons qu'il est difficile de délimiter les attributions normales de chaque catégories ; il y a des traditions de métier qui se moquent des catégories du droit ; ainsi le code du travail maritime admet tout le premier des travaux exorbitant de l'emploi pour lequel est engagé un marin ; à l'article 21 il est dit, notamment, que le marin a la charge d'accomplir, en dehors des heures de services, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste et des objets de couchage, etc... sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire. Dans la vie aérienne, ce travail sera effectué par des manœuvres. Par contre, il ne fait aucune difficulté pour admettre que le personnel aérien doit tous ses efforts, en dehors de toute considération d'heures de service, comme le personnel maritime, pour le sauvetage de l'aéronef (article 22).

Durée du travail

En ce qui concerne la durée du travail, nous avons vu qu'elle est, en moyenne, plus courte que dans toute autre industrie ; les dispositions de la loi du 23 avril 1919 paraissent suffire (article 6 — livre II — Code de travail) et sur ce point, il n'y a pas lieu à adaptation nouvelle. C'est en vertu de cette disposition que les compagnies de navigation aérienne doivent établir leurs tours de service. Contrairement à ce qui est admis par le Code de travail maritime (article 25) il n'y a pas lieu, dans l'état actuel de la navigation aérienne, de prévoir des dérogations à la règle de la durée du travail. Comme en tout autre domaine, la force majeure autorise ces dérogations, mais on ne conçoit que difficilement, en matière aérienne, le cas de force majeure, car si le personnel navigant a fourni ses heures régulières de travail, il serait plus qu'im-

prudent de l'obliger à un travail supplémentaire ; hors les cas normaux, il est presque impossible actuellement à la navigation aérienne de fonctionner ; les cas où jouera la force majeure seront des cas désespérés ; soit en étapes, soit en travaux imprévus, toute équipe aérienne ne peut accomplir sûrement qu'une part normale ; la sécurité de la navigation aérienne est encore étroitement rattachée à l'état physique parfait de l'équipage ; ce lien sera d'ailleurs plus lâche lorsqu'il s'agira des plus légers que l'air.

Salaires

En ce qui concerne les salaires nous savons qu'à défaut de dispositions législatives particulières, le Titre III du code de travail s'applique sans restrictions. Nous avons vu que ces salaires comportent deux éléments, l'un fixe et l'autre variable basé sur le nombre de kilomètres parcourus. Le Code de travail maritime admet certaines allocations propres à des éventualités de la navigation maritime (article 36 — loi du 13 décembre 1926) et, en un certain sens, l'on peut dire que les allocations variables du personnel aérien constituent l'équivalent de ces allocations maritimes. Mais, en outre, elles représentent la rémunération d'une sorte de participation à l'activité commerciale des compagnies — car nous ne saurions envisager avec sérieux qu'elles constituent un moyen commode d'épuiser les subventions de l'Etat. Automatiquement et sans adaptation particulière, les gens de l'air trouvent un accroissement de salaire proportionnel à la longueur du voyage, ce qui est de beaucoup le système le plus aisément applicable. Cependant, il n'existe pas, et il n'y a pas lieu d'envisager qu'il puisse exister pour les gens de l'air, qui, en un certain sens, sont rémunérés au voyage, une indemnité spéciale de la part de l'armateur dans le cas de retardement ou abréviation du voyage, indépendants du fait de force majeure, ce qui est admis en droit maritime, (article 37). Dans le cas de suppression ou de retard d'un voyage, il est certain que les membres de l'équipage de l'aéronef qui pouvaient compter sur la rémunération spéciale, due en vertu de la clause d'indemnité kilométrique, éprouvent une perte ; cependant, le

tour de service n'ayant pas été compté, cet équipage sera le premier désigné pour le prochain départ. En ce qui concerne la perte de l'indemnité variable, les contrats actuels ne prévoient aucune disposition spéciale ; et cela s'explique, d'une part, du fait de l'incertitude, encore normale, dans l'exploitation des lignes aériennes, d'autre part, du fait que les gens de l'air participent aux risques et aux bénéfices de l'exploitation, presque sur un pied d'associés, plus encore que sur un pied d'employés, tout au moins à ce point de vue. Cette qualité d'associé il y aura peut-être avantage à la dégager plus nettement quelque jour, notamment lorsqu'il s'agit d'un pilote en renom qui, par son seul prestige, apporte à la compagnie un lustre indéniable et, commercialement, une clientèle certaine.

Indemnité pour rupture de voyage

Retenons que le droit maritime admet qu'une indemnité doit être allouée aux marins lorsqu'il y a rupture du voyage par le fait de l'armateur, si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage. Il est possible que les gens de l'air soient appelés à bénéficier du même avantage, lorsque la navigation aérienne sera, en tous ses moyens, aussi sûre et régulière que la navigation maritime. Il y a là, très certainement, un sujet qui n'est pas entré dans la pratique des contrats aériens mais qui, à bref délai, devra être pleinement mis en lumière. Sauf, bien entendu, tout cas de force majeure ainsi qu'en droit maritime (article 41) qui interrompt le voyage ou l'annule. Mais dans le cas d'interruption volontaire du voyage ; il est équitable d'admettre, pour l'avenir, et sous réserve des conditions de régularité signalées, au bénéfice des gens de l'équipage, le versement de la totalité des salaires prévus pour le voyage.

Il conviendrait également, en ce qui concerne ce chapitre des indemnités, de prévoir en faveur de l'équipage aérien, le droit de participer aux indemnités qui peuvent être allouées aux compagnies de navigation aérienne dans les cas d'interruption du voyage ou de suppression du voyage, pour interdiction de commerce, ou arrêt de l'aéronef du fait des autori-

tés. Ce droit est certain, si l'on admet que l'équipage est, en quelque sorte, associé à la compagnie pour la conduite du voyage, et nous estimons que cette association existe et se matérialise dans les primes de rendement analysées déjà ci-dessus ; la loi maritime a retenu ce cas pour l'équipage (article 43 de la loi du 13 décembre 1926).

Dans le cas de mort des équipages, à défaut de dispositions particulières, les salaires sont dus aux ayants-droit jusqu'au jour du décès. Tant que le droit à l'indemnité due pour le voyage, primes kilométriques, n'aura pas été fermement admis, il n'y a pas lieu de prévoir que les ayants-droit des gens de l'Air pourront prétendre à l'allocation de la prime de voyage. La loi maritime dispose fort justement que, dans le cas de disparition sans nouvelles, il est dû aux ayants-droit, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus ou la moitié des salaires dus pour le voyage, s'il y avait engagement au voyage. Cette disposition devrait passer dans le droit aérien, bien que son importance actuelle soit atténuée du fait de l'allocation d'indemnités forfaitaires élevées dans le cas de mort, mais cette importance croît, si l'on envisage la rémunération mensuelle probable des équipages et des commandants des aéronefs qui seront affectés à de longs voyages. Dans ce cas, la rémunération mensuelle atteindra le 1/10^e peut-être le 1/5^e de l'indemnité pour accident. Nous estimons que la règle admise dans le droit maritime devrait passer dans le droit aérien.

Certes, nous n'oublions pas que la rémunération du personnel aérien n'est pas une rémunération « au voyage » ; mais, du fait de l'indemnité accessoire kilométrique, cette rémunération, mensuelle et fixe, en principal, revêt un caractère hybride qui l'apparente indiscutablement, toutes les fois que l'indemnité au voyage devient fraction importante de la rémunération totale, à la rémunération au voyage.

Dans le cas d'aide et d'assistance à un aéronef, nous estimons également qu'il y a lieu d'adopter les règles données dans le droit maritime et d'allouer aux gens de l'équipage de l'aéronef sauveteur, une rémunération, dans les conditions fixées par l'article 6 de la loi du 29 avril 1916.

De la suspension et de la rétention des salaires

Dans ces deux chapitres c'est le droit commun qui doit s'appliquer ; il y a là différentes règles de discipline professionnelle qui gagneront à être traitées par les compagnies exploitantes elles-mêmes et nous avons vu ci-dessus ce qu'il y avait intérêt à retenir en ce qui concerne les amendes. Ainsi que le dit la loi maritime, il ne peut pas être admis un cumul de ces amendes avec les amendes qui résultent déjà de l'application des lois pénales. Cette disposition pourra être utilement conservée dans le droit aérien.

Des lieux du paiement des salaires

Nous avons vu que les contrats admettent le paiement mensuel des salaires. Le paiement s'effectuera par les soins des agents spéciaux des compagnies, et de même qu'il est admis par la loi maritime, il peut être effectué en monnaie étrangère, à l'étranger, au cours du change du lieu du paiement.

Nous avons vu que l'autorité maritime intervenait dans la plupart des questions que pose l'exécution du contrat d'engagement des marins. Elle intervient notamment dans tout ce qui a trait aux salaires, au paiement des avances et des acomptes, aux délégations de salaires, etc... Du fait que l'autorité aérienne laisse toute liberté aux contractants, aucune règle n'existe sur les mêmes sujets, quand il s'agit des contrats aériens. L'intervention législative ne saurait dans ce domaine que créer des sujétions, bien plutôt que des protections ; la convention des parties et le droit commun seront plus justement appliqués, chaque fois que seront débattus des acomptes, des délégations, des avances ; il n'y a aucune raison d'envisager un régime particulier en ce qui concerne la saisie et les cessions de salaires des gens de l'air. Il va de soi que resteront insaisissables, suivant le droit commun, les instruments de métier, les vêtements, etc... et dans le cas de saisie, le patron sera tenu d'effectuer les versements d'après les errements actuels normaux.

En suivant l'ordre des dispositions de la loi du 13 décem-

bre 1926, nous voyons que le Chapitre II de cette loi est consacré à l'étude de la nourriture et du couchage. En ce qui concerne les gens de l'Air, ceux-ci ont droit à des majorations de déplacement, incluses dans leurs salaires et qui doivent couvrir des dépenses supplémentaires que leur causent leurs absences, les nécessités du couchage et de l'alimentation. Toutefois, si l'on envisage comme probables de longs passages aériens, il est possible qu'il faille envisager l'alimentation du personnel aérien ; mais il est certain que les parties intéressées traiteront librement ces questions beaucoup mieux qu'aucune règle légale, nécessairement générale.

Privilèges pour les salaires

En ce qui concerne la garantie que les gens de l'Air doivent avoir pour le paiement de leurs salaires, nous n'estimons pas qu'il soit opportun ni désirable de leur attribuer privilèges ou droits particuliers. Notre étude des conditions du personnel aérien et du travail aérien montre que les gens de l'Air sont des employés qui louent leur service ; nous avons considéré qu'on peut prétendre trouver dans leur qualité une certaine tonalité « d'association », mais, d'une part, cette qualité n'a jamais été nettement soulignée, et, d'autre part, il n'en a jamais été tenu compte dans les contrats ni les lois. Les gens de l'Air, juridiquement, entrent dans la catégorie de ceux qui louent leurs services et ont de ce fait, en vertu de la loi du 17 juin 1919, (art. 2101 du Code Civil) un privilège sur la généralité des meubles pour les six derniers mois de louage de services (art. 549 du Code de Commerce).

Le code du travail maritime admet que les créances des marins résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire et sur le fret. Mais, comme nous l'avons déjà dit, l'on ne peut comparer le contrat d'engagement des marins, affectés à tel bateau déterminé, pour la conduite d'un fret connu, et le contrat d'engagement des gens de l'Air, qui se louent sans affectation spéciale, mais pour la conduite de tout aéronef qu'il plaira à la compagnie de leur confier, pour quelques jours, ou pour plus longtemps s'il lui convient ; la nature du fret et l'individualité propre du bâtiment de transport sont,

en ce cas, tout à fait secondaires. Il n'y a donc aucun lien entre l'équipage aérien et un aéronef déterminé, qui pourrait justifier l'établissement d'un privilège spécial.

Terme du contrat

Ces diverses dispositions conduisent à l'examen de la fin du contrat. Si nous nous référons à la loi maritime, nous constatons qu'elle n'apporte pas d'élément particulier, en dehors des adaptations nécessaires aux conditions maritimes du contrat au voyage. Les règles couramment admises en matière de travail assureront ici encore les protections les plus efficaces ; la résiliation injustifiée du contrat de travail d'une part ou de l'autre, et sans égard au droit normal de préavis, doit entraîner droit à indemnité au profit de la partie lésée ; l'abus du droit de résiliation peut également entraîner indemnité, suivant la règle admise par la loi maritime et la jurisprudence des prud'hommes la plus courante (1).

Nous avons ainsi étudié la condition professionnelle du personnel navigant aérien. Toutefois, nous avons passé rapidement, chaque fois que l'occasion nous conduisait à la mentionner, sur la condition du commandant d'aéronef, du chef responsable de l'aéronef en vol. C'est un personnage encore un peu schématique, sinon hypothétique ; nous allons nous efforcer, dans le chapitre suivant, de déterminer avec quelque précision ce que doit être son statut juridique et professionnel. Cette étude terminera l'examen des différents membres du personnel navigant.

(1) A notre connaissance, il n'y a que la loi yougoslave du 22 Février 1928, qui dispose de règles spéciales au sujet des rapports juridiques entre le propriétaire et le personnel navigant (Art. 84 et suivants). Nous avons déjà vu que cette loi exige un écrit pour le contrat d'engagement. Elle admet quelques dispositions curieuses : article 86 : « En cas de location de courte durée, le pilote et l'équipage de l'appareil — ce qui contrairement aux usages courants laisse entendre un lien entre l'aéronef et l'équipage, lien dont nous avons montré l'inutilité notamment en ce qui concerne les privilèges de l'équipage portant sur l'aéronef — « restent envers le propriétaire dans la situation définie dans leur contrat avec lui, pour autant qu'elle n'est pas modifiée du fait de la location » ce qui n'est évidemment pas d'une rigueur excessive. Cependant « dans le cas de location à longue échéance, le pilote et l'équipage ont le droit de dénoncer leur contrat ».

Citons encore l'article 87 de la même loi : « Le propriétaire d'un appareil à location de courte durée n'est pas dégagé des obligations qu'il a envers son personnel en vertu de cette loi ou de contrats conclus avec lui. Il répond solidairement avec le loueur en cas de violation de ces obligations. En cas de location à longue échéance, le loueur seul a ces obligations et seul répond en cas de violation ».

CHAPITRE IV

Le Statut du Commandant d'Aéronef

Origine

C'est une notion depuis longtemps émise et que les rapprochements faits déjà entre la navigation aérienne et la navigation maritime devaient conduire à préciser, les circonstances techniques aidant, ainsi que le développement de l'aviation : transports à longues distances, aéronefs chaque jour plus vastes.

Toutefois, dans ce chapitre, comme dans les précédents, il faut se garder d'analogies, trop frappantes pour être exactes ; capitaine de l'air, capitaine de navire, les mots s'apparient joliment ; à l'examen, il apparaîtra que l'écorce est commune mais la moelle bien différente. Admettons, en première vue, similitude entre les deux institutions et, pour faciliter notre entreprise, adoptons la dénomination de commandant de l'air, et, momentanément, des attributions semblables à celles de capitaine de navire.

Le statut du Commandant d'aéronef ou du capitaine de l'Air — la dénomination est encore indécise (1) — pose un problème juridique de grande importance. Il n'a été envisagé

(1) « Le comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens » discuta ce terme en Octobre 1928. Le délégué suisse fit remarquer que, dans la marine, le commandement du navire était attribué au « commandant », indépendamment du grade de ce commandant ; capitaine désigne uniquement un grade, quelle que soit la fonction à bord. M. Ripert signalait au contraire qu'en terme de droit maritime et commercial le mot « capitaine » était seul retenu. La commission réunie par le comité adopta l'appellation de « commandant ».

Les premiers projets de loi française parlaient du « commandant » ainsi que la plupart des lois étrangères. En France, cependant, l'on a plutôt tendance à parler du « capitaine de l'Air » et du « capitaine d'aéronef ». L'usage ne paraît pas encore définitivement arrêté.

encore et étudié que par des commissions particulières, soit privées : le C. I. J. A. (1), soit officielles : le C. I. T. E. J. A. (2).

La loi du 31 mai 1924, cependant, nous l'avons vu dans un précédent chapitre, avait introduit la notion du commandant d'aéronef (article 31) et semblait même prévoir un brevet spécial. Nous avons vu également que ce brevet de commandant pour les aéronefs français effectuant des trajets internationaux ne devait être accordé qu'à des Français. Nous avons analysé cette disposition et remarqué qu'elle tendait à constituer un privilège au bénéfice des nationaux sur les aéronefs battant pavillon français, d'autre part, cette mesure est inspirée de ce qui est admis en droit maritime (acte de navigation du 21 septembre 1793). Malgré les tolérances concédées en ce qui concerne l'équipage (loi du 19 avril 1904 — Décret du 21 octobre 1911), il convient en effet que le capitaine et les officiers d'un navire français soient Français. Cette règle de droit maritime a passé dans la loi sur la navigation aérienne. Nous avons vu qu'elle n'avait pas été respectée effectivement (Cf. Chapitre II).

Nous avons vu également que les instructions de 1926, prises en application de la loi de 1924, n'avaient aucunement prévu un brevet spécial de commandant d'aéronef. Le sujet

(1) Le comité Juridique International de l'Aviation fondé en 1909 a tenu à ce jour 8 Congrès. Son principal travail est l'élaboration d'un Code de l'Air. Le Comité est constitué de comités locaux groupant uniquement des juristes. Un Comité Directeur, siégeant à Paris, donne son approbation sur les travaux des Comités locaux, nationaux et étrangers. L'organe de ce Comité est « La Revue Juridique Internationale du droit Aérien » appelée depuis : le « Droit Aérien ». Le 1^{er} Congrès eut lieu en 1911. Voici actuellement l'objet des études du C. I. J. A. : 1^o Des principes généraux de la circulation aérienne ; 2^o De la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs ; 3^o de l'atterrissage et de l'affrètement ; 4^o Du jet ; 5^o Des épaves ; 6^o de la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne ; 7^o De la propriété du dessus ; 8^o De la réparation du dommage causé par les aéronefs.

(2) Le C. I. T. E. J. A. — Ce Comité a été constitué à l'issue de la Conférence du Droit Privé Aérien qui s'est tenue à Paris en 1925 et qui groupa les délégués de 43 Etats. C'est un organe consultatif d'études et il a pour objet l'examen méthodique de l'ensemble du Droit Privé Aérien. Il est divisé en 4 Commissions. Les travaux actuellement poursuivis et en partie achevés de chacune de ces Commissions sont les suivants : Registre aéronautique, Propriété et hypothèque, Régime des transports, (transports touristiques, transports combinés) ; jet de la cargaison et avarie commune, Dommages causés aux personnes et aux biens se trouvant à la surface, Collision des aéronefs, Condition juridique du commandant de l'aéronef.

(2) Très récemment (Octobre 1929) un texte de toute première importance : une convention relative aux documents de transports aériens et à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs, préparé par le Comité a été adopté par les délégués des Gouvernements de 31 Etats.

sans intérêt pratique réel n'était plus débattu que dans certaines réunions de juristes, d'esprit ingénieux. Toutefois, la notion du commandant d'aéronef n'était pas définitivement perdue. Elle devait être reprise, les circonstances étant plus favorables, lors de la révision des brevets de navigateurs, et nous avons constaté que c'était, vraisemblablement, au navigateur breveté supérieur, que devait être confiée la mission générale de la conduite à bord, le rôle effectif de commandement de l'aéronef.

Par ailleurs, anticipant sur le statut du commandant, l'article 44 de la même loi précisait en un certain point les attributions du commandant et disposait :

« Le commandant de l'aéronef a le droit de faire jeter en cours de route les marchandises chargées, si ce jet est indispensable au salut de l'aéronef. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. Mais la responsabilité des dommages causés à la surface du sol subsiste ».

Néanmoins, si la notion du capitaine d'aéronef a, jusqu'à maintenant fait figure plus de construction juridique *a priori*, que de réalité juridique et commerciale, c'est que les faits étaient contraires au développement de l'institution. C'était une pure spéculation savante et subtile : les contrats passés entre les Compagnies et les pilotes à leur engagement prévoyaient leurs attributions d'une façon assez large pour résoudre la majorité des cas pratiques, en dehors des classifications techniques du droit. Il s'agit de se rendre compte si les faits, en revanche, n'ont pas devancé maintenant les prévisions juridiques ; les progrès de la construction technique donnent en effet un fondement pragmatique solide aux pures conceptions de l'esprit ; il est certain que, si le Goliath, qui effectue avec quinze passagers, en trois heures, le passage Paris-Londres, ne réclame ni un personnel très développé, ni un commandant de bord, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'un Dornier X qui, en trente ou quarante heures de

vol, doit réunir Berlin à New-York ayant à bord cent-soixante-dix passagers et dix personnes d'équipage. Rohrbach construira des appareils égaux, sinon plus vastes, d'ici peu. Les charges utiles sont évaluées à vingt-quatre tonnes. Le chargement emporté, messageries ou personnes, correspond au chargement d'un train express moderne ; le Dornier ou tout autre appareil similaire peut, sans invraisemblance, prétendre emporter deux-cent-cinquante à trois cents personnes. Il ne s'agit pas là uniquement de démonstrations, mais d'essais à fin commerciale, qui paraissent pouvoir être comptés comme tout à fait réalisables à bref délai. L'Italie pense utiliser ces appareils pour le transport des passagers entre l'Italie et Tripoli.

En ce qui concerne les dirigeables, l'exemple du Graf Zeppelin est à la mémoire de tous. Le Graf Zeppelin, dans ses raids de 1929 avait à bord : un commandant, un commandant en second, quarante hommes d'équipage, vingt passagers ; ce dernier chiffre représente le 1/10^e du nombre total des passagers possible. Le poids emporté est évalué à 15 tonnes de charge payante (force ascensionnelle totale 111 tonnes), rayon d'action 10.000 kilomètres.

Il ne paraît pas excessivement hardi de prévoir des lignes exploitées très prochainement au moyen de dirigeables : des services transibériens Berlin-Russie-Tokio ont été très sérieusement discutés en vue d'une exploitation commerciale effective. On a prétendu que des négociations étaient ouvertes pour un service anglais par dirigeable sur la ligne des Indes.

Il n'est que temps de faire passer dans la législation courante les notions de commandant aérien et d'équipage aérien. Une collectivité qui comprendra près de cinquante hommes de personnel et de cent-cinquante passagers réclame une structure juridique.

Convention Panaméricaine

Les idées semblent vivre dans un monde obscur dont on dirait qu'elles veulent s'échapper et tentent parfois comme une sortie, à la faveur d'une sèche mention, d'un texte schématique qui prépare leur avènement. Aussi bien ne serons-

nous pas étonnés de voir la Convention Panaméricaine (1) signée le 20 février 1928 par vingt-et-un Etats, dont les Etats-Unis d'Amérique, admettre un article ainsi conçu :

« Article 10. — Dans la navigation internationale tout aéronef devra porter, sous la garde du commandant :

- a) un certificat d'immatriculation,
- b) un certificat de navigabilité,
- c) les brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des mécaniciens et de l'équipage,
- d) une liste nominale des passagers,
- e) les connaissements des marchandises et tous autres documents exigés,
- f) les livres de bord,
- g) la licence radiotélégraphique (si besoin est). »

Il y a là presque tout un programme d'attributions propres au commandant ; on peut envisager qu'il aura, en effet, non seulement la garde des documents, mais une obligation de les avoir à bord en bon état et en due forme.

Puis, complétant un peu l'institution, l'article 13 prévoit que : « le commandant de l'aéronef, les pilotes, les mécaniciens et les autres membres de l'équipage à bord d'un aéronef se livrant à la navigation internationale... doivent être munis de brevets... délivrés par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ». Cet article ajoute que « ce ou ces brevets resteront en la possession du commandant de l'aéronef aussi longtemps que leurs titulaires, pilotes, mécaniciens et autres membres du personnel de conduite, seront employés sur l'aéronef ; lorsque ce brevet leur sera restitué, une copie authentique en sera conservée dans les dossiers de l'aéronef ».

Enfin, l'article 14 dispose que : « Chacun des Etats contractants devra reconnaître la validité des brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des ingénieurs (nouvel élément non encore reconnu dans les catégories du personnel navigant), et des autres membres de l'équipage d'un aéronef délivrés conformément aux lois et aux règlements d'autres Etats contractants ».

(1) Une convention ibéro-américaine d'Octobre 1926 cite bien le commandant de l'aéronef mais ne prévoit rien en application ; ce qui s'explique puisque cette Convention est à peu près calquée sur la convention européenne de 1919, elle-même muette sur ce sujet.

En outre, donnant quelques explications sur le rôle du commandant d'aéronef, l'article 18 précise (§ 4) que « dans le cas où pour une raison quelconque, après avoir franchi la frontière d'un Etat contractant, un aéronef d'un autre Etat atterrit ailleurs qu'à l'aérodrome désigné comme aérodrome d'arrivée dans cet Etat, le commandant de l'aéronef devra prévenir immédiatement l'autorité compétente la plus proche et attendre avec l'équipage, les passagers et les marchandises au point d'atterrissage jusqu'à la régularisation de l'arrivée par l'autorité compétente, à moins d'impossibilité pendant 24 heures de ne pouvoir communiquer avec cette autorité.

§ 6. — Dans ce cas, « l'aéronef, le commandant de l'aéronef, l'équipage, les passagers et les marchandises seront soumis à l'inspection que les représentants dûment autorisés de l'Etat sous-jacent pourront faire, conformément à ses lois et relativement à l'immigration » etc...

Ce qui implique, d'une part, un pouvoir de commandement de la part du commandant sur l'équipage et les passagers, d'autre part, une sanction contre le commandant. Cette sanction n'est d'ailleurs pas donnée dans la convention, qui s'en réfère vraisemblablement aux lois nationales elles-mêmes.

L'article 25 réglant en général la question des attributions du commandant d'aéronef dispose enfin :

« Tant qu'un Etat contractant n'aura pas de règlement approprié, le commandant d'un aéronef aura les droits et les devoirs analogues à ceux du capitaine d'un vapeur marchand conformément aux lois respectives de chaque Etat ».

Disposition essentielle tant en théorie qu'en fait ; c'est la plus large définition donnée jusqu'à ce jour du commandant d'aéronef et de ses fonctions, mais nous verrons qu'elle s'éloigne assez de ce que doit être la définition exacte du commandant aérien.

Considérons maintenant ce que peuvent donner en cette matière quelques lois étrangères, choisies parmi les plus connues ; elles nous donneront ainsi des aperçus sur ce qui est pensé, généralement, sur l'institution.

Législations étrangères

Loi Tchecoslovaque du 8 juillet 1925. — Cette loi contient des dispositions intéressantes dans son article 16, ainsi conçu :

« Le navigateur de l'aéronef, éventuellement le pilote, est responsable de la conduite de l'aéronef et de l'observation des prescriptions qui doivent être suivies en cours de route, depuis le départ jusqu'à l'atterrissage. C'est à lui qu'il incombe de faire les inscriptions dans le livre de bord. Le navigateur et le pilote doivent être pourvus en cours de vol de la licence et du certificat d'inscription sur le registre ; le navigateur et le pilote des aéronefs militaires de leur certificat militaire.

« L'autre personnel de conduite de l'aéronef est subordonné au navigateur et le cas échéant au pilote. Le personnel de conduite, ainsi que toutes les autres personnes qui prennent part au vol sont obligés de respecter ses ordres en ce qui concerne la discipline nécessitée par la navigation aérienne ».

Dispositions d'une importance extrême en ce qu'elles tranchent la question de savoir qui sera le capitaine à bord, chose controversée, comme nous le verrons ; en outre, elles délimitent ses pouvoirs.

Aux termes de l'article 26 de la même loi, sur le registre du personnel navigant sont notamment portées :

« a) les peines infligées au conducteur d'aéronef (navigateur, pilote), aux termes de la présente loi... »

Les déclarations pour l'inscription sur le registre du personnel navigant sont faites par le navigateur et les pilotes.

Le pilote responsable de la conduite de l'aéronef doit réparation du dommage causé par le fait de l'exploitation de l'aéronef, concurremment avec le possesseur (la loi ne précise pas si la responsabilité est conjointe) ; le § 6 de l'article 29 dispose cependant que plusieurs personnes obligées à la réparation des dommages sont responsables solidairement.

Suède. — *La loi suédoise du 26 mai 1922*, comporte quelques allusions aux rôles de l'équipage et du commandant. Celui-ci, notamment, « devra toujours faire attention à ce que les prescriptions du présent paragraphe (concernant les pièces de bord) soient rigoureusement suivies. (Chapitre 9, § 36). Mais l'ordonnance royale du 20 avril 1928, contenant des

dispositions concernant l'application de la loi du 26 mai 1922 de la navigation aérienne, parle expressément du commandant. Son § 11, visant les brevets et licences de l'équipage, dispose notamment : « A bord d'un aéronef devra toujours être un commandant. Si un commandant spécial n'a pas été engagé, le pilote, ou s'il y en a plusieurs, le premier de ceux-ci, sera le commandant. Le commandant sera l'autorité la plus haute à bord de l'aéronef ».

Le § 22 fait au commandant obligation de s'assurer avant d'entreprendre un voyage aérien que l'aéronef est en bon état de navigabilité, qu'il est muni des instruments et certificats réglementaires, que l'équipage est en règle, qu'il n'y a pas de surcharge, que le combustible nécessaire est bien emporté, que les appareils de photographie sont déposés, et, de tout ceci, le commandant de l'aéronef de transport public doit porter mention au carnet de route.

Le commandant d'aéronef peut être mis en demeure de fournir aux services officiels tous renseignements statistiques concernant l'aéronef, les voyages, l'équipage, les passagers et le chargement. Egalement, (§ 28) « Si, par suite d'accident, une personne à bord de l'aéronef est décédée ou a subi des blessures graves, ou si l'aéronef ou le chargement ont subi des dommages sérieux, ou encore si l'utilisation de l'aéronef a causé des dommages à des personnes ou à des propriétés non transportées par l'aéronef, le commandant, ou si celui-ci est incapable, un membre de son équipage, ou encore le propriétaire ou la personne employant l'aéronef devront, le plus rapidement possible »... en avvertir les services officiels !

D'autre part, § 31 : « Il incombe au commandant d'un aéronef de se faire avvertir des dispositions spéciales concernant la navigation aérienne qui sont valables dans un pays étranger, que l'avion traversera ».

Les livrets de bord sont dressés par le commandant et sous sa responsabilité (§ 22).

Yougoslavie. — *La loi yougoslave du 22 février 1928*, prévoit que le pilote qui commande à bord doit être présenté aux voyageurs (article 76). « Le pilote de l'appareil exerce sur

le personnel de l'équipage et sur les voyageurs un pouvoir disciplinaire dans la même étendue que les capitaines de bateaux maritimes et en conformité avec le règlement sur la circulation aérienne ».

Disposition plus large encore que celle de la loi suédoise.

Danemark. — La loi danoise (1^{er} mai 1923), dispose :

« Article 22 (Equipages). — Les aéronefs volant à l'intérieur du Danemark devront avoir un équipage formé d'après les prescriptions émises par le Ministère des Travaux Publics. A bord de chaque aéronef, il devra y avoir une personne responsable et qui aura le commandement sur tout l'équipage et passagers. La personne qui emploie l'aéronef pour son propre compte ou dans le cas où l'aéronef est desservi par plusieurs personnes, le commandant devra faire attention afin que l'aéronef ait un équipage qui réponde aux prescriptions émises ».

Le commandant d'aéronef doit veiller particulièrement à ce que soient observées les prescriptions concernant les livres de bord.

Ces différentes législations donnent, lorsqu'une idée de principe est accusée, des pouvoirs généraux larges mais indéfinis au commandant d'aéronef qui est presque assimilé au commandant de navire. D'après ces textes, il a un pouvoir de commandement et de discipline, la charge de veiller à la bonne conduite de l'appareil, le devoir de tenir en bon état les livres de bord. Ses pouvoirs commerciaux, sa capacité juridique ne sont même pas énoncés. Il n'y a que des dispositions d'attente, si l'on peut ainsi dire, suffisantes cependant pour la navigation aérienne actuelle.

Toutefois, de ce court aperçu il résulte que la notion du commandant d'aéronef correspond à un emploi nettement déterminé à bord, sans que l'on sache encore si cet emploi est unique ou cumulé, et que, dès maintenant, l'on peut envisager quelles seront les attributions du capitaine d'aéronef.

Lorsque le sujet est envisagé du point de vue dogmatique, le plus souvent allusion est faite à la législation maritime et les notions du droit maritime ont été, en cette matière, globalement transportées en droit aérien sans adaptation ni trans-

position aucune ; mais il y a lieu de craindre, en général, que la notion de commandant d'aéronef, en tant que les mots gouvernent les institutions, ne soit un cadre vide dans lequel on n'aurait pas grand chose à placer, si l'on avait l'ambition d'y comprendre autant de droits et d'obligations qu'il en existe dans la notion du capitaine de navire.

Rappel de la condition du capitaine de navire

Nous allons rapidement rappeler la situation du capitaine de navire et nous envisagerons ce qu'il y a lieu, en réalité, de retenir de ses droits et de ses attributions en ce qui concerne la navigation aérienne.

Le capitaine de navire, placé à la tête de l'équipage a le pouvoir de prendre et d'imposer toutes les décisions qu'il juge utiles pour l'accomplissement du voyage. En vertu de cette obligation, pendant le voyage, il est tenu de conduire le navire en droiture au port de destination ; il ne doit l'abandonner qu'à la dernière extrémité, (loi du 17 décembre 1926, article 241) ; il doit, en mer, se tenir à son bord constamment (article 227). Enfin, avec l'autorisation de la justice (article 298) il peut emprunter à la grosse ou sur la cargaison, pour les nécessités pressantes du navire. A l'arrivée, le capitaine doit se prêter aux mesures de police, faire viser le rôle d'équipage, le livre de bord, déposer son rapport dans lequel il a dû consigner les circonstances du voyage (article 242).

Afin d'avoir toute liberté suffisante pour traiter lui-même des choses nécessaires à la navigation il est revêtu d'une qualité légale de mandataire général. Le contrat d'engagement est bien un contrat de louage de services, mais il se double d'un mandat commercial, ayant application pour l'engagement de l'équipage, l'achat d'agrès, les réparations et la conclusion des contrats d'affrètement, la représentation en justice de l'armateur, l'emprunt sur le navire. Mais, indépendamment de ces qualités commerciales, le capitaine du navire est, en une certaine mesure, investi de l'autorité publique ; il a la police à bord, il exerce un pouvoir disciplinaire sur tous ceux qui se trouvent sur le navire. Dans le cas de crime ou délit à

bord, il doit enquêter ; il peut arrêter même préventivement. Il joue le rôle d'officier de l'état-civil pour la constatation des décès et des naissances à bord. Il peut recevoir des testaments des passagers et des gens de l'équipage.

Du commandant d'aéronef

Passant maintenant à l'examen de ce qui doit constituer le statut du commandant d'aéronef au regard de ce qui existe pour le capitaine de navire nous porterons notre étude sur les points suivants :

Définition et capacité ; engagement du commandant : ses fonctions ; ses rapports à bord avec les passagers, l'équipage ; les actes qu'il peut recevoir ; ses rapports avec le propriétaire ou l'armateur ; sa responsabilité ; en nous maintenant dans le domaine du droit national.

Nous envisagerons ensuite ce qui peut être établi sur le plan international, où nous rencontrerons les projets et les travaux du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens.

Définition

En ce qui concerne la navigation aérienne, il importe de bien préciser que, si, à l'occasion, et dans l'état actuel de la technique et des connaissances nécessaires à un commandant d'aéronef, le commandant peut être le pilote-conducteur, ainsi que nous l'avons vu par les lois qui parlent du commandant, ou du premier pilote, d'une façon générale, ces deux fonctions doivent se dissocier ; la nécessité n'a pas encore rendu absolument indispensable à bord la présence d'un commandant, mais ce n'est qu'un moment dans l'ensemble de l'évolution de la locomotion aérienne. Le commandant de l'aéronef ne sera pas toujours le même personnage que le pilote, sauf bien entendu sur les petits parcours. Ce qui pose la question de savoir si un capitaine doit nécessairement être à bord de tout aéronef, qu'il y ait ou non cumul de fonctions. Il peut être répondu négativement. Il n'y a pas lieu pour le moment de confier à tout pilote des pouvoirs de commandant. L'institution ne concerne d'ailleurs ni les pilotes de tourisme

ni les pilotes non employés sur les lignes régulières commerciales ; cela tient au peu d'importance réelle de ces services et à l'inutilité de disposer d'un statut complet pour des équipages, réduits quelquefois à un seul homme ; nous avons vu, dans le chapitre réservé à l'étude des brevets, que les capacités du commandant correspondent à des épreuves particulières, difficiles à subir et, en second lieu, il n'est pas nécessaire que le pilote lorsqu'il aura à piloter un appareil de petite puissance pour une distance assez courte, soit un capitaine de l'air. On ne met pas à bord d'une barque de plaisance un commandant de transatlantique. Mais dans les cas où il sera bon de prévoir un chef responsable à bord, il n'y aura commandant d'aéronef, lorsque les nécessités de la navigation aérienne le réclameront, qu'en fonction d'une investiture juridique spéciale, constatée par un contrat d'engagement ; (ce qui ne se présentera en pratique, disons-le sans tarder que pour les parcours assez longs, ou bien de nuit, ou sur des itinéraires difficiles). Dans le cas contraire, à défaut de contrat d'engagement, le pilote ne sera considéré par les tiers qu'à titre de conducteur de voiture, de préposé ordinaire n'ayant pas pouvoir juridiquement pour engager le préposant, si ce n'est par ses délits ou quasi délits.

Capacité

Le commandant d'aéronef, en principe salarié, fait partie des gens de l'air ; il sera le premier de l'équipage ayant droit de commandement sur celui-ci. D'ailleurs il n'est pas nécessaire que le pouvoir de commandement soit permanent ; il ne s'appliquera qu'en cours de voyage, sans interdire les fonctions normales du commandant au titre de pilote, s'il conduit seul ou s'il est seul à bord, en dehors des voyages à long cours ; la qualité de commandant peut être dissociée de celle de navigateur ou de pilote.

Le brevet spécial du commandant d'aéronef

Il y a lieu de se demander s'il y aura institution d'un titre nouveau, d'un brevet spécial de commandant d'aéronef, répondant à des épreuves techniques et pratiques particulières,

ou s'il y aura attribution du titre en certains cas déterminés, par exemple, aux pilotes ou navigateurs ayant satisfait aux conditions du brevet de navigateur supérieur. La question n'est pas sans importance. En effet, nous avons vu qu'en France, actuellement encore, le brevet de navigateur aérien supérieur répond à un degré d'instruction générale assez élevé ; que les candidats qui l'obtiennent sont assez rares, et qu'il paraît nécessaire d'en affaiblir la difficulté afin de le ramener au niveau d'un brevet supérieur, tel qu'il est défini dans la Convention de 1919 et tel qu'il est subi à l'étranger, notamment en Angleterre. Or, le brevet de navigateur supérieur en Angleterre confère le titre de « master pilot ». Si l'on exige des épreuves supplémentaires il subsistera une discordance entre les deux systèmes, au désavantage des pilotes les plus instruits, dans le cas présent les pilotes français. C'est une question pratique à mettre au point.

Actuellement, il semble que l'on tende à admettre que le commandant d'aéronef, en France, subira les épreuves du navigateur aérien, brevet supérieur, tel qu'il est constitué maintenant ; mais, en outre, il devra vraisemblablement, pour obtenir le titre de commandant, justifier de capacités complémentaires, mises à part les qualités supérieures de navigateur, en premier lieu, de pilote, éventuellement de radiotélégraphiste, sa fonction essentielle de navigateur lui imposant l'obligation de rester en liaison avec les postes directeurs de T. S. F. Il y a intérêt à ce que le commandant d'aéronef ait le brevet de pilote, car il peut se présenter qu'il se trouve seul à bord (malaise du pilote conducteur, désertion, accident) et, en tout état de cause, la nécessité de n'employer le personnel à bord qu'en nombre restreint fait que tout membre de l'équipage doit, dans l'état actuel des choses, pouvoir, le cas échéant, assurer une fonction complémentaire. Quoi qu'il en soit pour l'avenir, où ces données peuvent être renversées, il demeure acquis que le commandant d'aéronef a pour mission principale des fonctions de navigation ; il est chargé de l'heureux accomplissement du voyage ; il lui appartient de modifier la route en fonction des conditions météorologiques ; il reste avant tout le navigateur aérien.

L'intervention de la loi

Ce système s'oppose à celui qui a cours en différents pays où l'on voit les Compagnies de navigation délivrer elles-mêmes des titres de « commandant de l'air » ; ces titres sont sans valeur réelle. Si l'on a jugé opportun de constater officiellement les capacités d'un mécanicien, à plus forte raison doit-on observer un contrôle rigoureux pour le commandant. Il est à souhaiter que la loi ne laisse pas entière liberté aux armateurs dans le choix des commandants d'aéronef ni dans l'attribution du titre, de même que la loi impose des conditions particulières pour les commandants de navire ; elle ne pourra intervenir que par la création d'un brevet nouveau, à un seul degré. En effet, il ne convient pas pour le moment de prévoir différentes sortes de brevets de commandant (5 brevets en marine marchande). Il est possible que dans la suite du développement de la technique aérienne, l'on puisse établir des différences de capacité, eu égard aux puissances variables des appareils et qu'il en résultera des brevets différents et des attributions nettement déterminées d'après l'aéronef commandé, mais, pour l'instant, la nécessité ne l'impose nullement. (Rappelons cependant que la distinction existe pour les brevets de pilote de dirigeable ; elle a été établie d'après l'échelle de puissances des aéronefs, dont nous parlons) (1).

La sanction de l'obligation des brevets correspondant aux grades de capitaine de navire est donnée par un décret du 2 novembre 1920, pris en application de la loi du 17 avril 1907 ; la sanction serait donnée pour les brevets de commandant d'aéronef par l'article 62 de la loi du 31 mai 1924, qui fixe une amende et un délai d'emprisonnement contre les pilotes qui auront conduit un aéronef sans brevets ou licences.

(1) Il s'avère à ce sujet de telles divergences qu'il est impossible de formuler une règle générale, quant à la capacité ; comment assimiler un commandant de dirigeable de moins de 6.000 mètres cubes à un commandant d'avion de petite puissance ? Il convient donc de n'envisager que la situation juridique de la profession en rejetant tout ce qui est du ressort de la technique, notamment les brevets et conditions de capacité professionnelle, que les exigences de la pratique seules permettront d'établir.

Engagement

Le contrat d'engagement du capitaine de navire est soumis aux mêmes règles que celui des autres marins, exception faite des dispositions prévues par la loi du 13 décembre 1926 (articles 104 et suivants). Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de dommages et intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs (article 108). Mais, en vertu de l'idée de mandat, l'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié ; le congédiement du capitaine n'est pas subordonné à l'autorisation de l'autorité maritime (article 109). Ainsi le capitaine de navire est engagé par un contrat de louage de services passé avec l'armateur, mais en outre il y a un contrat second de mandat ; ce mandat a effet pour l'activité commerciale du capitaine chargé par l'armateur de nombreuses attributions intéressant l'exploitation du navire : engagement des marins, achats d'agrès, approvisionnements, affrètements ; ces contrats sont opposables à l'armateur. Les stipulations commerciales sont arrêtées au gré des parties et se prouvent, suivant la jurisprudence, par tous les moyens. La solde fixe du capitaine est insaisissable. Enfin la qualité du capitaine n'est pas commerciale, car il ne fait qu'accessoirement des actes de commerce.

L'armateur aérien

Les mêmes questions se posent lorsque l'on envisage le commandant d'aéronef. Tout d'abord qui l'engagera ? Envisageant ce problème la commission réunie par le C. I. T. E. J. A. avait posé en principe la reconnaissance d'une entité juridique correspondant à l'armateur : « l'avionneur » ; ils ont les mêmes caractères et les mêmes qualités. Nous admettrons également en principe l'existence d'un armateur aérien, que nous dénommerons armateur, de façon à maintenir étroitement ici la corrélation avec l'armateur maritime. (Il ne nous paraît pas nécessaire de créer un mot nouveau ; au surplus, « avionneur » semble mal choisi, car, si la fonction de l'armateur maritime est « d'armer » un navire, l'avionneur « n'avionnera » pas l'aéronef, il l'armera également). Au surplus le

terme d'avionneur signifie dans l'usage actuel le fabricant d'avions.

Quel sera cet armateur ? Il ne semble pas opportun de prévoir actuellement le cas du propriétaire pilotant lui-même un aéronef commercial ; ce cas ne poserait d'ailleurs aucune difficulté. Dans la pratique commerciale actuelle, l'aéronef n'est pas piloté par son propriétaire et la cargaison appartient à des tiers. Les Compagnies d'exploitation aérienne sont propriétaires de leurs appareils, mais il n'est pas impossible de supposer que, dans la pratique commerciale prochaine, un propriétaire d'aéronef commercial l'affermagera à un exploitant ; c'est le cas le plus fréquent en marine marchande.

Pour l'instant, c'est avec les Compagnies exploitantes que sont juridiquement liés les gens de l'équipage aérien ; dans le cas d'un armateur aérien il y aurait lieu de s'en tenir aux données du droit maritime et de relier juridiquement le commandant de l'aéronef à l'armateur, et non au propriétaire. Comme en droit maritime, dans le cas de plusieurs co-propriétaires exploitant, ce serait la majorité en intérêt qui aurait le droit de désigner le commandant de l'aéronef, (Code de Commerce, article 220), ce qui ne soulève aucune difficulté.

En cas de mort du commandant ou dans l'impossibilité pour le commandant de continuer ses fonctions, il serait normal d'admettre, théoriquement, ainsi qu'en droit maritime, qu'un nouveau commandant fut désigné par le Consul de France sur requête des intéressés (ordonnance du 29 octobre 1833 — article 12). Emprisons-nous d'ajouter que dans la navigation aérienne, lorsqu'il y aura un commandant à bord il paraîtrait peu vraisemblable qu'il ne restât pas à bord un pilote apte à commander, puisque nous avons supposé qu'il y aurait dissociation entre les fonctions de pilote aux gouvernes d'une part, et de commandant, de l'autre, celui-ci étant navigateur ; le pilote deviendrait, en cas d'incapacité accidentelle du commandant, *ipso facto* commandant d'aéronef. Ceci ne s'applique que dans les cas de petits équipages, dix personnes au maximum ; mais si l'on est en droit de concevoir des équipages plus importants, trente à cinquante membres,

comme il est possible pour les dirigeables commerciaux, il y a lieu de penser que le commandant sera assisté de seconds et lieutenants, parmi lesquels seront désignés, avant le départ, les remplaçants éventuels du commandant ; la désignation par le Consul ne se présentera en fait que très rarement.

Contrat d'engagement

Quelle sera la forme du contrat ? Nous estimons nécessaire de fixer cette forme à un écrit qui contiendra l'énoncé des diverses clauses admises par les deux parties et principalement l'étendue des pouvoirs attribués au commandant au regard des tiers. Il est assez vraisemblable que ce contrat se présentera sous la forme d'un imprimé valable pour tous les commandants d'aéronef affectés à une Compagnie ; cette Compagnie choisira le commandant pour tel voyage, indifféremment parmi ses effectifs ; il y aura engagement à la durée (mois, année) et non engagement au voyage ; les commandants d'aéronef se rapprocheront très fortement des salariés interchangeables beaucoup plus que des capitaines de navire, dont les pouvoirs propres s'affaiblissent d'ailleurs de plus en plus avec les progrès énormes des moyens de communication.

Il y aura lieu également de prévoir une certaine publicité des contrats et de la liste des pilotes ayant pouvoir de commandement ; cette publicité pourra consister en affichage dans les locaux des Compagnies : halls de réception, et en insertion dans les registres et annuaires officiels, (Registre aéronautique), privés, (Indicateurs aériens), indépendamment de la mention qui sera faite sur la licence personnelle de chaque commandant, qui sera tenu de la communiquer à toute demande d'un intéressé.

Du mandat du Commandant d'aéronef

Tout d'abord, posons en règle, pour les études suivantes, que le voyage aérien est essentiellement et par définition de très courte durée et ne dépassera jamais, en une seule escale, une journée entière de vol. De là découlent toutes restrictions à venir pour l'étendue des pouvoirs du commandant.

C'est ici la même ambiguïté qu'en droit maritime, le com-

mandant est-il un simple préposé, ou un mandataire ayant tous pouvoirs pour engager le mandant dans la limite du mandat ? L'on doit admettre, en faveur de ce qui est dit aux lignes ci-dessus, que, lorsque la nécessité l'impose, il faut à bord un commandant d'aéronef et que ce commandant doit être considéré en même temps comme le préposé et comme le mandataire salarié de l'armateur. Il en résulte, et sur ces points il semble, sous réserve d'une précision ultérieure et pour l'usage qui doit en être fait, préférable d'adopter purement et simplement les règles du droit maritime et d'admettre que le commandant d'aéronef pourra, au même chef que le capitaine de navire : agir pour l'exécution de tous les contrats propres au voyage, au nom de l'armateur et engager celui-ci ; avoir droit au salaire promis, sauf ce qui peut être retenu sur les rémunérations, en dehors de la solde fixe, pour sommes dues à l'armateur en qualité de mandataire de l'armateur (loi du 13 décembre 1926, article 107) ; par ailleurs, il aura droit à l'indemnisation de tout préjudice subi à l'occasion de l'exercice de son mandat. Enfin, puisqu'il s'agit d'un mandat, le commandant aura le droit de renoncer à son mandat, de même que l'armateur pourra toujours congédier le capitaine à son gré, sauf indemnité, suivant ce qui a été adopté par la loi du 13 décembre 1926, et contrairement à l'ancien article 218 du code de commerce.

La dénonciation du mandat doit être envisagée dans deux cas très différents ; dans le premier cas, elle a lieu en dehors d'une période de voyage et il n'y a aucune difficulté à admettre qu'elle peut intervenir sans préavis ; mais dans le deuxième cas, elle a lieu en cours de voyage et elle doit entraîner alors indemnité, car elle cause un dommage à l'exploitant. Il convient en effet de rappeler que la fonction du mandataire n'est pas constante, mais ne vise que les périodes pendant lesquelles le commandant assure la direction d'un voyage ; il n'y a que mandat spécial afférent aux seules opérations du voyage, en son sens strict ; cette dénonciation est possible, sans préjudice de toute responsabilité dans les conséquences dommageables que pourrait entraîner cette rupture.

Obligation de rendre-compte

Le commandant devra exécuter son mandat et répondra de ses fautes même légères, et sera tenu au paiement de dommages et intérêts en cas de non exécution. Le commandant aura à rendre compte de sa gestion, préalablement à toute réclamation de salaire et justifier de ses pertes, dans le cas où il réclamerait un remboursement pour frais causés du fait de l'exécution du mandat.

Mais, l'obligation de rendre compte préalablement à toute réclamation de salaire n'aura pas un effet bien certain en matière aérienne. En effet, le commandant est engagé au mois, à l'année, ou pour toute période à définir, et non au voyage. Ainsi, l'obligation de rendre compte pourra-t-elle jouer dans telle ou telle occasion où la responsabilité du commandant serait *a priori* engagée, et non dans le courant normal de son service. Il ne sera tenu de rendre compte que lorsqu'il y aura doute sur son activité, ce qui constituera une excellente mesure de garantie pour les compagnies, mais non une condition normale dans les rapports entre exploitant et commandant d'aéronef.

Etendue du mandat

Les rapports du commandant avec les tiers sont réglés par l'énoncé même du contrat qui existe entre l'armateur et le commandant. S'il y a mandat général aucune difficulté ne se pose ; mais la question même est de savoir s'il convient d'accorder au commandant d'aéronef un mandat général qui, déjà, en Marine marchande, perd considérablement de sa valeur pratique. Dans le cas de mandat restreint, il y aurait lieu pour les tiers de vérifier en toute occasion la limite des pouvoirs du commandant, avec l'inconvénient que cela présente en fait pour ces tiers dans le cas d'erreur ou de négligence de leur part.

Mandat limité

A priori, le mandat du commandant devrait être un mandat général applicable à tous les actes qui touchent au succès de la navigation et à la bonne conduite de l'aéronef. Mais il faut reconnaître que les aéronefs marchands exécuteront

leurs services sur des itinéraires nettement déterminés, jalonnés de relais et d'aérodromes (1) et se tiendront presque constamment en liaison télégraphique avec l'armateur. Des représentants de l'armateur (des compagnies exploitantes actuelles qui cumulent les qualités de propriétaire, d'armateur et d'exploitant) se trouveront en général essaimés sur le parcours suivi par l'aéronef ; ils seront le plus souvent aptes à traiter toutes questions commerciales et ne laisseront de ce fait en propre au capitaine que la seule conduite technique de l'aéronef.

Quelle utilité, par exemple, y aurait-il à conférer au commandant d'aéronef le droit d'ester en justice au nom de l'armateur ? L'aéronef ne séjournera jamais longtemps dans un port d'escale — s'il s'agit d'un point terminus, il y a en ce point, nécessairement, des agents de la Compagnie aptes à la représenter en justice — et s'il y a contestation juridique il importe, pour la réussite du voyage que le commandant soit libre de partir aussitôt qu'il sera possible, sans attendre le débat en justice. Ainsi dénions-nous au commandant ce qu'on appelle « les actions du navire ».

Dans ces conditions, peut-être même semblera-t-il préférable de n'admettre que des pouvoirs de mandat limités, ce qui ne serait que l'aboutissement du système actuel. N'oublions pas, en effet, que la nécessité de l'institution juridique du « commandant d'aéronef » procède de difficultés de navigation aérienne, révélées par la pratique (routes à suivre, navigation) et non de difficultés commerciales ou juridiques.

Ce système de mandat spécial et restreint entraîne en corollaire, comme nous l'avons pressenti plus haut, la conclusion d'un acte écrit constatant le mandat, ce qui sera dans l'intérêt même de l'armateur désireux d'éviter tous conflits personnels d'attributions entre le commandant d'aéronef et les autres représentants. Les tiers contractant avec le commandant seront présumés avoir pris connaissance du mandat et n'auront de recours que contre le commandant, en cas de dépassement d'attributions de sa part.

(1) En France, les lignes aériennes sont jalonnées de 50 en 50 kilomètres par des terrains de secours (discours du Ministre de l'Air, J. O. du 5 février 1930).

Les différents traits qui accusent le contrat passé pour l'engagement du commandant permettent de considérer le mandat comme un mandat purement civil. La question a fait l'objet de nombreuses controverses en droit maritime ; en général, il est admis que le capitaine du navire n'est pas un commerçant malgré la compétence de la juridiction consulaire en ce qui concerne son contrat d'engagement. En effet, la situation habituelle du capitaine est de faire des actes de navigation et non de commerce. A plus forte raison, la qualité civile est-elle admissible quand il s'agit d'un mandat plus restreint que celui du capitaine de navire.

Rapports avec les Tiers

Nous avons envisagé les rapports du commandant d'aéronef avec l'armateur. Nous devons maintenant envisager les rapports avec les tiers, l'équipage, les passagers, et plus particulièrement en ce qui constitue ce qu'on appelle la discipline du bord.

En ce qui concerne les rapports avec les tiers, les pouvoirs du commandant sont définis par les clauses du contrat et dans l'étendue de son mandat. S'il contracte avec les tiers dans les limites de son mandat il engage son armateur ; dans le cas contraire il n'engage que lui-même pour la faute qu'il commet.

Du fait que le mandat est peu étendu, sera vraisemblablement en pratique peu étendu, il faut prévoir comme seuls possibles les actes d'achat de fournitures éventuelles, de combustibles, de pièces de rechange, toutes choses ayant un rapport immédiat avec la conduite de l'aéronef et la réalisation du transport.

La protection des tiers sera obtenue par le fait que, dans le cas d'abus de pouvoir du commandant au cours d'une transaction avec un tiers, le commandant pourrait être déclaré personnellement tenu avec son mandant, quitte à celui-ci à se dégager en prouvant que le tiers avait eu connaissance de la restriction enfreinte par le commandant ; d'ailleurs les pouvoirs du commandant d'aéronef pourraient être inscrits sur sa licence personnelle, toujours productible. Dans le cas de con-

trat exécuté dans les limites du mandat, le tiers contractant a recours contre le mandant, et en outre contre le mandataire lui-même si celui-ci a commis une faute.

Recrutement de l'équipage

Le capitaine du navire recrute l'équipage en tenant compte des dispositions légales en ce qui concerne le nombre minimum des officiers à bord et des hommes de l'équipage en fonction du voyage, des travaux à fournir. Il arrête les conditions de l'engagement et le montant des salaires, sauf à agir de concert avec l'armateur, s'il est dans le lieu de sa demeure (Code de Commerce, article 223).

En ce qui concerne le commandant de l'aéronef, il ne paraît pas utile de lui confier un tel pouvoir. En effet, le personnel des compagnies est en nombre encore si restreint, qu'il est choisi par elles-mêmes, suivant les circonstances et eu égard aux qualités professionnelles propres aux candidats qui se présentent. Etant donné ceci et la considération générale qui domine toute l'organisation du voyage aérien, à savoir qu'il est essentiellement court, il y a tout intérêt à laisser aux organismes directeurs des Compagnies, soit au centre vital de la compagnie, soit dans les organisations secondaires au sol, aux escales, le soin de recruter les gens de l'équipage. Parmi les salariés qui auront loué leurs services aux Compagnies, celles-ci, leur organe directeur, choisira pour tel ou tel voyage les membres de l'équipage d'un aéronef donné, soit en suivant un ordre rotatif, soit un ordre différent, établi au préalable. Au surplus, il convient de remarquer que le capitaine ne trouverait certainement pas, en un lieu quelconque d'escale, du personnel aérien breveté, libre ; on n'imagine pas de spécialistes aériens, pilotes, navigateurs, mécaniciens, en état d'entraînement, vaguant dans un aérodrome ou même dans une ville d'escale à la recherche de travail et engagés pour un voyage et un seul voyage. Le personnel d'un aéronef sera engagé aux lieux de départ ou d'arrivée, aux terminus ou escales particulièrement importantes par la Compagnie elle-même. Toute autre solution ne peut intervenir que dans le cas de circonstances tellement exceptionnelles qu'elles sont imprévisibles dans la pratique.

Discipline

Toutefois, à défaut du droit d'engagement, le commandant de l'aéronef a nettement un pouvoir disciplinaire sur le personnel de l'équipage, et ce pouvoir disciplinaire doit s'étendre également aux passagers ; il repose, en effet, sur la nécessité même de l'ordre pour la sécurité de l'aéronef. L'article 8 de la loi du 17 décembre 1926, applicable aux équipages marins et aux gens embarqués à bord, prévoit que le capitaine du navire a « dans l'intérêt commun, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise ».

Le capitaine peut à cette fin employer, dit la loi, « tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte ».

Il existe à bord un livre de discipline sur lequel sont consignés tous manquements à la discipline, la nature des fautes, des circonstances des crimes ou délits à bord, le résultat des enquêtes, les punitions infligées. La tenue de ce livre n'est pas obligatoire pour les bateaux armés en bornage et les navires armés à la pêche qui n'effectuent pas de sorties en mer d'une durée supérieure à 72 heures.

Il y a lieu de concéder le pouvoir disciplinaire au commandant de l'aéronef car l'on ne peut concevoir une réunion de personnes, isolée de tout univers humain, même très temporairement, et livrée, le cas échéant, sans chef, aux entreprises d'un criminel ou d'un fou, indépendamment des consignes de route qui doivent être nécessairement respectées. Afin d'éviter toutes incertitudes et faiblesses que l'absence d'un pouvoir de police formel pourrait entraîner, il convient de désigner un chef responsable et doué de pleins pouvoirs. Le commandant de l'aéronef est tout indiqué. Mais, contrairement à la disposition de la loi maritime, peut-être n'est-il pas nécessaire d'ordonner un livre de discipline, tous faits relatifs à la discipline pouvant être consignés sur le livre de bord.

Fautes contre la discipline

Mais que contient la notion de discipline ? — La loi du 17 décembre 1926 distingue les fautes légères contre la discipline et les fautes graves contre la discipline.

Sont réputées fautes légères, la désobéissance simple à un ordre, l'ivresse, l'absence n'excédant pas quatre heures, les querelles et disputes sans voies de fait et toutes fautes non qualifiées fautes graves.

Pour de telles fautes, le capitaine fait comparaître l'intéressé, l'interroge et, suivant les cas, peut prononcer des punitions.

Lorsque l'on envisage ce qui peut se présenter à bord d'un aéronef, au cours de voyages qui ne dépasseront pas quelques heures, et si l'on retient les distinctions reconnues en droit maritime, il paraît inopportun d'adopter les mêmes modes de constatation et de répression. Il n'y aurait aucune utilité à permettre au capitaine d'appeler devant lui les coupables pour les interroger ; il n'en aura pas le temps ; il n'aura aucun avantage à pouvoir prononcer lui-même la réprimande, le blâme ou les arrêts, tels qu'ils sont prévus à l'article 22 du Code de discipline maritime.

Dans le cas de faute légère, le commandant de l'air pourra seulement établir un rapport et demander à la Compagnie de prononcer elle-même, le cas échéant, telles sanctions qu'elle jugera opportunes ou aura déjà arrêtées dans ses consignes générales, sans préjudice des poursuites que la loi pourrait instituer. En ce qui concerne les fautes graves contre la discipline, la loi du 17 décembre 1926 énonce douze chefs de fautes réputées graves : récidive de faute légère, refus d'obéir après sommation, ivresse avec désordre, manque de respect, négligence du service de quart, feu interdit ou acte de fumer, emploi d'une embarcation à bord, alarme irrégulière de bord (deux distinctions), larcins, dégradation volontaire du matériel, abandon des locaux d'arrêts. Ces fautes graves entraînent soit : les arrêts, soit l'amende, soit l'emprisonnement d'au plus cinq jours, qui peut, cependant, être porté à dix

jours en cas de nouvelle faute grave, du fait des officiers. Les passagers encourent les arrêts de trois à dix jours. Dans le cas d'emprisonnement, il y a suppression des salaires. Le droit de connaître des fautes graves est attribué aux administrateurs de l'inscription maritime de France ; à l'étranger, au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux ou, à son défaut, à l'autorité consulaire française. Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute grave, il doit procéder à une enquête ; il peut, à défaut d'autorités françaises dans les ports, infliger des arrêts au prévenu.

L'autorité saisie de la plainte du capitaine instruit, et selon le résultat de l'enquête, inflige la punition. La personne punie a droit de recours auprès du Directeur de l'inscription maritime, ou auprès du Ministre de la Marine Marchande ; en dernier lieu, auprès du Conseil d'Etat.

Rappelons enfin, comme sanction professionnelle, que le Ministre peut, pour faute contre l'honneur, faute grave dans l'exercice de la profession ou incapacité physique, prononcer le retrait des droits afférents à un brevet quelconque.

Nous estimons qu'il sera utile de conférer au commandant d'aéronef effectuant des transports publics à longue distance des pouvoirs de discipline équivalents à ceux du capitaine de navire. Il importe que le commandant d'aéronef qui est responsable du bon succès de son voyage ait les moyens d'assurer ce qu'il juge bon à bord pour la réussite de l'entreprise. Nous retiendrons du statut du capitaine de navire qu'il appartient à ce personnage de dresser un rapport et de déposer une plainte auprès de l'autorité publique compétente. C'est là la formule qui doit s'appliquer au commandant d'aéronef ; il n'aura aucun pouvoir propre, étant donné les circonstances mêmes de la navigation aérienne, pour décider d'arrêts ou de suppression de salaires, mais il devra saisir aussitôt que possible l'autorité de sa nationalité, jusqu'à ce qu'une entente internationale ait pu se réaliser sur ce sujet et permette au commandant d'aéronef d'en référer aux autorités des pays où se font les atterrissages.

Peut-être n'est-il pas nécessaire de retenir tous les cas de fautes graves prévus par la loi maritime. En tout état de cause, et même si l'on juge nécessaire de les conserver en droit aérien, il est vraisemblable que le cas d'abandon des locaux disciplinaires ne se posera guère à bord des aéronefs, même de grandes dimensions.

Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne les détails d'application que la pratique révélera nécessaires, le commandant d'aéronef doit être muni d'un pouvoir disciplinaire sérieux au moins égal à celui du commandant de navire ; il devra pouvoir obtenir une peine d'emprisonnement (6 jours à 6 mois, en droit maritime) contre tout homme d'équipage qui aurait refusé d'obéir à un ordre concernant le service, et, comme en droit maritime, la loi devra décider que le fait de soulèvement collectif contre le commandant et le refus de revenir à l'ordre, doivent entraîner des pénalités contre les officiers, les gens de l'équipage et les passagers (travaux forcés, réclusion), (articles 60 et 61 de la loi maritime).

Enfin, il y aurait lieu de conserver une disposition de la loi maritime qui établit une aggravation de la peine et une qualification nouvelle du fait incriminé, dans les cas de troisième répétition d'une faute grave contre la discipline au cours d'un même embarquement, (article 62, qui l'assimile au délit).

Nous pensons qu'il serait encore sage d'accorder au commandant d'aéronef le droit de rechercher et constater, soit d'office, soit à la requête des intéressés, les crimes et délits commis à bord et d'en dresser des procès-verbaux qui seront transmis aux autorités compétentes (articles 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du C. d'I. C.). Reconnaissons au commandant d'aéronef le droit de se saisir de la personne de l'inculpé. La suite de l'affaire sera donnée par application du droit commun, c'est-à-dire que le commandant adressera sa plainte et les pièces de l'enquête aux autorités compétentes (articles 29 et suivants de la loi du 17 décembre 1926), en ce qui concerne le commandant d'aéronef : au Procureur de la République.

Les parties lésées auront toujours le droit de se porter

parties civiles conformément aux dispositions du code d'instruction criminelle.

La juridiction compétente sera : soit celle de la résidence de l'inculpé, soit celle de l'aérodrome où il est débarqué, soit celle du lieu où il a été appréhendé, soit enfin celle du lieu d'immatriculation de l'aéronef (cf. article 37, § 2 de la loi du 17 décembre 1926).

Rappelons à ce sujet les dispositions de la loi du 31 mai 1924, article 10 :

« Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à « bord d'un aéronef étranger en circulation sont régis par la loi du « pavillon de cet aéronef, toutes les fois que la loi territoriale serait « normalement compétente.

« Toutefois, au cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéro-
« nef étranger, les tribunaux français sont compétents si l'auteur ou
« la victime est de nationalité française ou si l'appareil atterrit en
« France après le crime ou le délit.

« Les tribunaux compétents seront ceux du lieu de l'atterrissage
« en cas de poursuite au moment de l'atterrissage et ceux du lieu de
« l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté posté-
rieurement en France ». (1)

Discipline que doit observer le commandant

Après avoir donné les règles auxquelles doit se conformer, sous l'autorité du commandant, quiconque est à bord, il y a lieu d'envisager les règles auxquelles le commandant doit lui-même se conformer et les fautes qu'il est tenu d'éviter. Le premier cas prévu est l'abandon du navire dans la loi du 17 décembre 1926. Le code disciplinaire de la marine prévoit des peines d'emprisonnement dans le cas d'abandon ; il prévoit l'amende, dans le cas d'abandon momentané, lorsque le capitaine ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres ou rivières. Il y a lieu de prévoir, dans le texte qui établira le statut du commandant de l'aéronef, des peines contre les commandants qui abandon-

(1) Notons qu'il y a lieu d'unifier et de simplifier les règles admises dans le domaine de la compétence et des conflits. La Commission belge du Comité Juridique International de l'Aviation a proposé un texte de convention accordant la compétence aux tribunaux du pays de l'atterrissage en cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef.

neraient leur aéronef, hors le cas de force majeure et sans qu'il ait été pourvu à leur remplacement. Il va de soi qu'ils devront être à bord durant tout le voyage. A ce sujet, le décret italien du 11 juillet 1929 dispose que le chef de l'aéroport doit s'assurer que le commandant est muni de cartes et de tous éléments nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions ; il peut en outre interdire le départ, s'il constate que l'officier de route n'est pas à son bord.

Mais, indépendamment de l'obligation qui doit lui être faite de demeurer à bord, le commandant doit être tenu de respecter de nombreuses règles de détail qui déterminent les limites de ses pouvoirs et le sens dans lequel ils peuvent s'appliquer. La profession aérienne est, comme toute autre, actuellement placée sous la loi du contrat ; si les professionnels, employeurs ou salariés usaient de mesures rigoureuses, injustes ou brutales il est certain que les tribunaux mettraient vite fin à de tels procédés ; dans la navigation maritime, eu égard aux conditions particulières qui pendant des siècles ont présidé aux relations entre les chefs et leurs subordonnés, il a paru nécessaire de préciser par la loi que les abus d'autorité, violences, menaces étaient interdits sous peine d'amende.

Si nous continuons notre examen en suivant les prescriptions du Code de discipline maritime, nous relevons diverses obligations secondaires qui s'imposent au commandant — et qui pourront être retenues en droit aérien — relatives notamment au déroutement volontaire, à l'embarquement frauduleux du fait du commandant de matières nocives ou d'alcool, à l'altération volontaire des marchandises, à la vente et au détournement d'appareils de bord, enfin au fait d'ivresse (Article 50 et suivants de la loi du 17 Décembre 1926) ; ces diverses prescriptions n'apportent aucun élément intéressant à la théorie même du rôle du commandant d'aéronef, aussi estimons-nous suffisant de les signaler sans insister particulièrement sur elles. Nous passerons également sur les prescriptions qui concernent l'abandon d'un homme d'équipage sans ressources ou d'un passager en cours de route, l'embarquement d'un passager clandestin du fait du commandant et

la non observation des différentes règles de navigation aérienne qui trouvent déjà leurs sanctions dans les règlements qui les établissent (1).

Pouvoir d'officier d'Etat-civil

Nous retrouvons une question doctrinale importante en abordant le sujet des pouvoirs d'officier d'état-civil du commandant d'aéronef ; les avis sont assez différents sur le point de savoir s'il convient ou non de les reconnaître au commandant d'aéronef. La plupart des juristes estiment prématurée la concession de droits aussi exceptionnels au commandant d'aéronef ; nous allons envisager ce débat dans la section présente, consacrée à l'étude des droits du commandant à agir à titre d'officier de l'Etat-civil.

En ce qui concerne les droits d'officier d'Etat-civil, ceux-ci devraient être conférés au commandant d'aéronef au moment de la délivrance de la licence. L'on songe immédiatement à ces pouvoirs dans les cas de naissance et de décès. Le mariage ne peut vraisemblablement être prévu, car l'on ne conçoit pas la nécessité de choisir les quelques heures où l'on se trouve en vol pour l'accomplissement d'une formalité d'état-civil qui peut tout aussi bien être exécutée à terre. Nous estimons même qu'il y aurait une certaine inconvenance à prévoir le fait.

La constatation par écrit des naissances et des décès entre, somme toute, dans l'obligation faite au commandant de consigner sur le livre de bord tous les incidents du voyage. Mais la validité juridique de cette consignation peut être atténuée, étant donné que les déclarations peuvent se faire au lieu d'atterrissage le plus voisin ; il suffira de laisser au commandant d'aéronef le droit de dresser un constat, dont la valeur sera celle d'un simple témoignage. En ce qui concerne les contrats, particulièrement les testaments, il est toujours loisible

(1) En ce qui concerne l'embarquement à bord de marchandises il y a lieu d'y voir une faute contre les prescriptions du contrat d'engagement, si toutefois ce contrat précise bien ce qui peut être emporté par le capitaine ; la sanction pourrait être par exemple l'application d'un tarif double ou triple du tarif normal pour l'excédent de poids emporté par le contrevenant.

de les établir en premier lieu sous seing privé ; quitte à leur donner toutes formes authentiques nécessaires sitôt à terre. De même pour les actes de procuration, de consentement à mariage, d'autorisation maritale (Loi du 3 juin 1893).

A-t-on jamais jugé utile de conférer à un chef de train, même international, des pouvoirs juridiques propres ? Or, à notre avis, le commandant d'aéronef se rapproche beaucoup plus d'un chef de convoi que d'un capitaine de navire dont le statut a été élaboré au fur et à mesure que les nécessités de très longs voyages le commandaient. A noter encore que, de très rares pilotes, offrent actuellement des garanties de culture générale suffisante pour comprendre l'importance des rôles qui leur seraient confiés si l'on tentait une assimilation complète avec le capitaine de navire ; au surplus, la tradition du métier n'y est pas encore et il faudrait s'attendre à de nombreuses bévues. Ce qui crée le commandant d'aéronef c'est avant toute chose une nécessité de navigation et non des nécessités juridiques.

Nous estimons donc superflue l'attribution au commandant d'aéronef, dans les conditions actuelles, de pouvoirs d'officier d'état-civil.

Rapports du commandant d'aéronef avec les chargeurs.

En droit maritime, le capitaine peut fréter le navire, sauf autorisation spéciale s'il se trouve dans le lieu de la demeure du propriétaire (Code de Commerce — article 232). En ce qui concerne les passagers, il n'y a pas de règles codifiées.

La question est de savoir si le commandant d'aéronef pourra jouir des mêmes droits et s'il pourra en cours de route signer les connaissements, accepter les marchandises et délivrer des billets de passage. Nous inclinons pour la négative. En effet, à quel moment l'occasion se présente-t-elle d'embarquer frêt ou passagers, à bord d'un aéronef ? C'est soit aux terminus, soit aux escales intermédiaires ; or, en tous ces points se trouveront des bureaux des Compagnies qui pourront mieux que les commandants, passer tous les contrats d'embarquement, ce qui met ordinairement le commandant d'aéronef dans le cas exceptionnel de l'article 232 du Code de

Commerce. Sauf mandat spécial de la part de la Compagnie, le commandant d'aéronef ne pourra embarquer ni frêt, ni passagers ; le cas pourrait, par exemple, se produire lorsqu'un avion de transport exceptionnel (taxi aérien, et même, en ce cas, nous avons estimé qu'il n'y aurait pas de commandant à bord, mais un simple pilote, préposé ordinaire) aurait effectué un transport aller et serait à vide pour le retour ; il pourrait lui être ordonné de prendre éventuellement un voyageur pour le retour.

Par contre, le commandant d'aéronef aura tous pouvoirs pour le placement à bord des marchandises embarquées, pour le refus des marchandises non emballées ; il sera responsable des défauts d'arrimage, ainsi qu'en droit maritime, dans tous les cas. L'arrimage se fera sans distinction de l'endroit où il sera fait, n'étant pas nécessaire de prévoir les différences que réclame en droit maritime la structure même des navires : arrimage sur le pont, dans la cale, soute à charbon.

Vis-à-vis des chargeurs, ainsi qu'en droit maritime, le commandant d'aéronef est considéré comme un représentant. A ce titre le commandant doit assurer la continuation et l'achèvement du transport. Il se trouvera parfois dans l'obligation de gérer les biens transportés comme s'il en était propriétaire ; ce qui implique nécessairement le droit de jet, qui a d'ailleurs été prévu en France par l'article 44 de la loi du 31 mai 1924 : « Le commandant de l'aéronef a le droit de faire jeter en cours de route les marchandises chargées si ce jet est indispensable au salut de l'aéronef. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur... ». Il doit veiller au bon acheminement, par tous les moyens des marchandises en souffrance, mais, en fait, au cours de transports réguliers sur des lignes bien agencées, la conduite complète des marchandises sera assurée le plus souvent, en cas d'accident, par les représentants au sol de la Compagnie exploitante. Il ne fait aucun doute qu'il faut concéder au commandant, globalement, sous réserve des distinctions que la pratique permettra, le droit de prendre les décisions nécessaires pour le salut commun. Mais à ce point de vue, il serait tout à fait

superflu de dire que le commandant doit prendre l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent à bord et des principaux de l'équipage. Ces dispositions sont dénuées d'application pratique déjà en navigation maritime ; il serait vain d'introduire dans la navigation aérienne des usages ailleurs périmés. Au surplus, les accidents d'aviation sont tels qu'il n'y aura que très rarement, presque miraculeusement, la possibilité de faire un choix dans les marchandises à sauver ou à jeter ; ou tout est sauf, ou tout est perdu. Sauf, bien entendu, ce que la navigation aérienne par aérostats peut apporter de particulier à ce chapitre.

Nous estimons qu'en ce qui concerne les pouvoirs du commandant au sujet de la sécurité de la navigation et des avaries, il convient de laisser la pratique déterminer les cas d'intervention du commandant et le sens de ces interventions. Il n'existe actuellement qu'un seul événement assez courant : l'amérissage forcé des hydravions. Il est apparent que le chef de l'hydravion a un certain rôle à assurer pour le sauvetage des passagers et des marchandises ; il doit avoir la possibilité d'abandonner également l'appareil, si toutes chances de le conduire sont compromises et si les nécessités maritimes imposent cet abandon au navire dépanneur.

Partant d'un point de vue théorique, le rôle du capitaine dans les avaries est des plus discutables ; et, pour l'instant, encore vide, de tout intérêt pratique.

Quoi qu'il en soit sur ce point très délicat, le commandant doit, en règle générale, veiller aux intérêts des chargeurs, être leur *negotiorum gestor* en cas de besoin, ce qui l'autorise à demander le remboursement de tous les frais civils qu'il a faits en vue de la sauvegarde des intérêts à lui confiés. Dans le cas de sinistre et de sauvetage, ainsi qu'en droit maritime, les chargeurs ne seront tenus que sur leurs marchandises ; mais ce serait sortir de notre sujet qu'envisager cette question par rapport aux chargeurs.

Nous n'envisagerons pas les cas d'emprunts à la grosse, ni de leurs répercussions sur les marchandises à bord, admettant hors discussion que le commandant d'aéronef ne pourra jamais passer de tels contrats.

Pièces de bord

Le commandant de l'aéronef aura la charge des livres de bord, et nous avons vu au début de cette étude que c'était une des attributions principales du commandant d'aéronef dans les quelques lois étrangères qui parlent de son statut.

La liste des livres de bord est donnée, en France, par application de la convention du 13 octobre 1919.

La Convention de 1919 dispose, au Chapitre 5, articles 19 et suivants :

« *Article 19.* — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) un certificat d'immatriculation, conformément à l'annexe A,
- b) un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B,
- c) les brevets et licences du commandant, des pilotes, et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E,
- d) s'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci,
- e) s'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste,
- f) les livres de bord, conformément à l'annexe G,
- g) s'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

Article 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Article 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni ».

L'annexe C. dispose :

Section I. — Carnet de route.

Ce carnet doit être tenu pour tout aéronef et doit contenir les renseignements ci-après :

a) classement de l'aéronef : marques de nationalité et d'immatriculation, nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ; nom du constructeur, charge totale, maxima, autorisée pour l'aéronef.

b) En outre, pour chaque voyage, les indications obligatoires prévues par le modèle de carnet de route établi par la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Section II. — Livret d'appareil.

Ce livret n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport public de passagers ou de marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) classement de l'aéronef : marques d'immatriculation et de na-

tionalité ; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ; nom du constructeur et charge totale maxima autorisée pour l'aéronef ;

b) Type et numéro de série du moteur ; type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant ;

c) Type de l'appareil de T. S. F. monté sur l'aéronef ;

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles pour le réglage de la cellule (avions) ou de la suspension (dirigeables) ;

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef, y compris toutes les épreuves de réception, les révisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

Section III. — Livret de moteur.

Ce livret n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur des aéronefs employés au transport public de passagers ou de marchandises. Un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagnera toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après :

a) Type du moteur, numéro de série ; nom du constructeur ; puissance internationale (ou spéciale, s'il y a lieu) et nombre de tours international (ou spécial, s'il y a lieu) du moteur ; date de fabrication et date d'entrée en service ;

b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé ;

c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris toutes les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les révisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

Section IV. — Carnet de signaux.

Ce livre n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport public des passagers ou des marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) classement de l'aéronef ; marques de nationalité et d'immatriculation ; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ;

b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal ;

c) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé ou dont un signal a été reçu.

Section V. — Forme.

Etablissement et tenue des livres de bord.

Les divers livres de bord, prescrits par la Convention, pourront être réunis en un seul. Le modèle de ce ou de ces livres de bord, les règles concernant leur établissement et leur tenue seront fixés ou modifiés par la Commission à la majorité prévue par l'article 34 pour la modification des Annexes.

C'est à l'entretien de ces livres que le commandant devra veiller ; le rôle de ces documents en navigation aérienne est des plus importants.

Ayant ainsi étudié les attributions les plus générales du commandant d'aéronef, nous allons envisager quelles sont les sanctions de ses obligations et particulièrement quelle responsabilité il encourt.

Responsabilité du commandant d'aéronef

La responsabilité du commandant de l'aéronef doit être envisagée au regard de deux catégories de personnes : l'armateur d'une part, les tiers, particulièrement les chargeurs, d'autre part ; elle repose sur le principe général que, si le commandant n'engage pas, en règle courante, sa responsabilité personnelle, il reste cependant tenu personnellement de ses fautes.

Responsabilité envers l'armateur

Cette responsabilité dépend du contrat d'engagement et de l'étendue des pouvoirs que ce contrat a définis.

Nous avons admis qu'il y avait dans l'engagement du commandant mandat salarié concomittant à louage de services ; en tant que mandataire, le commandant d'aéronef est soumis aux règles de droit commun : articles 1991 et suivants du Code Civil ; il est tenu d'accomplir entièrement son mandat et répond des dommages-intérêts qui résultent de l'inexécution. Il n'a droit, en principe, au salaire convenu et à l'indemnisation de tout préjudice subi dans l'exécution du mandat, qu'après avoir rendu compte de sa gestion. Mais nous verrons plus loin la portée exacte, en matière de travail aérien, de cette disposition. Il doit répondre de ses fautes même légères et ne peut se dégager que par la preuve qu'il fournira d'obstacles de force majeure (Code de commerce, article 230). Sa faute est donc présumée. Mais, de même qu'en droit maritime, il y aura certainement toute une jurisprudence à établir en ce qui concerne la détermination des faits desquels résultera la responsabilité du commandant d'aéronef.

L'on peut se demander d'ailleurs si l'on ne verra pas introduire en cette branche du droit des théories dégressives,

par rapport au droit commun, qui, jusqu'à présent, ne se sont appliquées qu'à la responsabilité générale de l'exploitant et du transporteur. Nous voulons dire qu'il est possible que le commandant d'aéronef, eu égard aux particularités de la navigation aérienne, en certains points encore inconnue, soit très largement exonéré de la charge de la responsabilité ; l'exploitant et le transporteur ont été, sur ce point, soumis à des règles de responsabilité de beaucoup plus légères que le droit commun (loi du 31 mai 1924, article 42) — Convention internationale de Varsovie (octobre 1929).

La question peut se poser, ainsi qu'en droit maritime, de savoir si le commandant est débiteur d'un corps certain et s'il est responsable de la restitution de l'aéronef en bon état, sauf à prouver le cas de force majeure (article 230 du Code de Commerce). Cette interprétation de l'article 230, ainsi conçu : « La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure » mettrait, si elle était appliquée en droit aérien, le commandant dans une situation très rigoureuse. Elle place le capitaine sur le même plan que le dépositaire. Comment admettre que le commandant, qui en réalité fournit ses services à l'occasion des voyages, en contractant avec l'armateur, s'engage à mettre le navire à l'abri des dommages inhérents à la navigation aérienne elle-même ? Ce serait outrepasser les pouvoirs normaux d'un commandant, eut-il toutes garanties professionnelles possibles. Dans le cas d'interprétation moins rigoureuse, le commandant ne serait responsable que de ses fautes, lesquelles ne se présument point mais doivent être prouvées, du moins lorsqu'il s'agit seulement de la responsabilité du commandant à titre de salarié pour la navigation aérienne. Car nous avons vu qu'en tant que mandataire, il était au contraire présumé en faute. Par ailleurs, il a été argué fortement et juridiquement contre l'absolu de l'article 230 que cet article portait sur des prescriptions particulières (articles 224, 225, 226, 227) et non sur l'ensemble des attributions maritimes du capitaine de navire. La responsabilité du commandant aérien ne saurait être plus lourde que celle du capitaine de navire ; nous estimons même qu'en considération des règles dégressives qui règlent

actuellement la responsabilité en matière aérienne, le commandant d'aéronef doit être soumis à un régime encore plus favorable.

Responsabilité envers les tiers

En règle générale, à l'égard des tiers, la responsabilité du commandant est régie par le droit commun (article 1382 du Code civil). C'est aux tiers qu'il incombe de prouver la responsabilité du commandant.

En ce qui concerne les contrats possibles avec des tiers, de deux choses l'une : ou le commandant agit *ès-qualités* et engage pour le tout le mandant, ou il agit au-delà de ses qualités et répond alors de ses actes ainsi que des délits, quasi-délits, fautes mêmes légères (cf. article 221 du Code de commerce qui déclare garant même de ses fautes légères tout capitaine chargé de la conduite d'un bâtiment).

Par sa faute personnelle, par ses délits et quasi-délits, le commandant s'oblige, que cette faute soit intentionnelle ou non, qu'il y ait imprudence, négligence ou fraude. Lorsque le commandant ne cumulera pas ses fonctions avec celles de pilote, en cas de faute de manœuvre, il y aura à établir si la faute provient du pilote lui-même ou d'un ordre de conduite défectueux et fautif, et, reconnaissons-le, cette distinction sera extrêmement pénible à établir en fait.

En ce qui concerne les fautes de l'équipage, la responsabilité du commandant de l'aéronef peut être engagée si l'on admet qu'il embauche les membres de cet équipage ; mais si l'on admet que c'est l'armateur qui les engage, c'est de lui que l'équipage est préposé et c'est l'armateur qui est responsable.

Le commandant peut être responsable des faits des passagers lorsque le pouvoir disciplinaire qu'il a sur eux permettrait de les empêcher.

L'on doit admettre, ainsi qu'en droit maritime, que le commandant ne doit répondre, à l'égard des personnes faisant partie de l'équipage d'un aéronef français, que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, sous déduction d'ailleurs, dans le cas d'indemnités, des indemnités et pensions déjà dues par le Fonds de Prévoyance.

Si nous envisageons maintenant quelques cas particuliers d'application du principe de la responsabilité du commandant, et notamment en ce qui concerne la responsabilité au sujet du transport vis-à-vis des chargeurs, nous estimons qu'il y a lieu de suivre les données de la loi maritime, étant donné que, si le commandant d'aéronef doit avoir des pouvoirs à bord, ces pouvoirs s'appliquent tout particulièrement à l'arrimage des marchandises.

En ce qui concerne ce point très spécial, nous avons vu qu'il n'était pas utile de parler de distinctions dans l'arrimage des marchandises pour lesquelles une soute spéciale sera certainement réservée dans l'aéronef ; mais, dans cette dernière limite, revenant au principe admis de la nécessité de conduire à bien le voyage, le commandant d'aéronef a la charge de veiller à la bonne disposition des marchandises selon leur nature, leur poids, leur influence possible sur l'équilibre, ainsi qu'à toutes autres opérations similaires. Toutes les manœuvres qui se réfèrent à la sécurité même de l'aéronef entrent essentiellement dans les attributions et sous le contrôle du commandant, qui devra répondre des dommages que ses erreurs ou ses fautes pourraient entraîner. Nous n'admettons ici, cependant, qu'une règle générale, que la pratique précisera et détaillera, car l'usage courant n'a pas encore apporté en cette matière d'enseignements particuliers. Le Code de Commerce peut insister sur une face curieuse de chargement du navire : chargement sur le tillac, mais rien de semblable ne peut être appliqué à l'aéronef ; ici encore il faut attendre les faits.

Obligation de départ

En ce qui concerne le moment même du départ, nous avons vu déjà que le commandant de l'aéronef doit partir aux jour et heure fixés. L'infraction à cette obligation le rend passible de dommages-intérêts envers l'affrèteur si, par son fait et sa faute, un préjudice est arrivé à l'affrèteur ou au destinataire. Mais dans ce cas, si l'on admet en règle que le transporteur lui-même échappe à une telle responsabilité, il est

lourd de la faire reposer en entier sur le commandant. Là encore il y aura une adaptation à introduire, sous réserve des fautes exorbitantes du fait aérien ; un cas de faute caractéristique serait, par exemple, l'absence des livres de bord, qui aura empêché le départ ; mais il n'en serait peut-être pas de même en cas de dérouté involontaire de l'aéronef ou de retard en cours de route. Sous les mêmes réserves, c'est en engageant sa responsabilité vis-à-vis de chacun des chargeurs, que le commandant n'achèverait pas le voyage pour lequel il a été désigné, toutes obligations cessant dans les cas de force majeure.

Toutefois, il faut répéter que nous ne posons là qu'une règle générale *a priori* qui n'est pas tout à fait compatible avec les nécessités de la navigation aérienne. Ce moyen de transport est soumis à d'assez nombreuses incertitudes qui tiennent aux diverses contingences extérieures : air, vents, phénomènes météorologiques.

A ce propos, la très récente convention de Varsovie, relative à l'unification des diverses règles du transport aérien international, signée le 12 octobre 1929 par de nombreux Etats, atténue la rigueur des règles courantes pour les transports. En effet, il est admis formellement que le transporteur peut se réserver la possibilité en cas de nécessité de modifier l'itinéraire et les arrêts prévus, et sans engager par là sa responsabilité.

L'on ne saurait être plus sévère pour le commandant d'aéronef que pour le transporteur et la responsabilité sera dégagée toutes les fois que celle du transporteur lui-même sera dégagée.

D'ailleurs nous estimons personnellement que le rôle du commandant d'aéronef sera, dans la pratique à venir bien moindre qu'on ne l'imagine ; en ce qui concerne la responsabilité, nous inclinons à croire que la responsabilité du commandant, ou du pilote, échappera presque toujours à quelque prise du droit que ce soit, et que lui sera substituée, de fait, la responsabilité de la Compagnie, du transporteur ou armateur.

Le commandant n'étant pas seulement le préposé des

armateurs, mais aussi des propriétaires de la cargaison aura droit, de la part de ceux-ci, au remboursement de tous les frais utiles qu'il aura faits en vue de la sauvegarde des intérêts à lui confiés. Par contre, les chargeurs ne sauraient, sauf mandat spécial, être tenus sur tous leurs biens des actes faits pour eux par le commandant.

Enfin disons que le commandant d'aéronef n'est doté d'attributions spéciales et notamment d'un pouvoir réduit de mandat, qu'en ce qui concerne la durée seule des voyages qu'il assure et pour les seules opérations relatives à la préparation et à l'exécution de ce voyage.

Nous avons envisagé, en parallèle avec la loi maritime, les cas qui peuvent le plus fréquemment et le plus normalement se produire dans la conduite de l'aéronef. Nous n'avons pas pu les envisager tous, ni, dans leurs détails, ceux que nous avons retenus. Notre dessein était de montrer ce qui pourrait être utilement adapté en passant du droit maritime au droit aérien. Il y a, en ce qui concerne le rôle du commandant d'aéronef certaines similitudes frappantes : milieux, véhicules constituant des unités indépendantes, équipages employés, passagers et marchandises embarqués. Nous avons insisté sur l'erreur que l'on commettrait en calquant purement et simplement les textes maritimes. Il reste cependant que l'on doit s'en inspirer, en ne perdant pas de vue que le voyage aérien est bref et que les Compagnies ont des représentants en presque tous les lieux d'escale, et nécessairement aux points terminus.

De nombreuses attributions, telles que l'emprunt, la vente dans le cas d'innavigabilité, l'engagement de l'équipage ne peuvent passer *de plano* dans le droit aérien. Le statut du commandant d'aéronef se montre actuellement comme devant être assez restreint. Il serait illusoire et inutile de définir ce qu'il pourra devenir dans un certain nombre d'années. L'aviation se complait parfois à bouleverser des notions fort anciennes et considérées comme intangibles, droit de souveraineté, droit du propriétaire au sol, etc... Il est possible que d'autres surprises soient réservées aux juristes par l'aviation pro-

chaîne ; il serait vain d'envisager de quel côté ces surprises leur parviendront.

D'un statut international du commandant d'aéronef

C'est en nous aidant fortement du droit national maritime, d'une part, parce que les intéressés l'invoquent, et d'autre part, parce qu'il est le seul à donner dans ses généralités et ses détails un statut de profession très voisine, que nous avons tenté de donner les lignes du statut du commandant d'aéronef en France. Mais toutes choses participant à la vie aérienne s'étendent aisément dans le domaine international. Le statut juridique du commandant a fait l'objet d'études de la part de Comités Internationaux et plus particulièrement du C. I. T. E. J. A. que nous avons déjà eu l'occasion de citer au cours du présent ouvrage.

La commission constituée par le Comité pour l'étude d'une convention relative à la situation juridique du commandant de l'aéronef a porté ses investigations plus particulièrement sur les questions suivantes :

1°) Notion du commandant en liaison avec les dispositions des conventions internationales et les lois nationales ;

2°) Fonctions du commandant à bord de l'aéronef : a) ses pouvoirs ; b) ses rapports avec les passagers ; c) actes qui peuvent être régis par le commandant ;

3°) Rapports entre le propriétaire, l'exploitant et le commandant : a) caractère des dispositions ; b) pouvoirs du commandant en ce qui concerne la conduite, la gestion de l'aéronef, des marchandises (contrats avec les tiers), responsabilité envers le propriétaire, l'exploitant et les tiers ;

4°) Statut du commandant et de l'équipage.

La convention projetée aurait trait plus spécialement aux dispositions de droit privé. Il ne s'agit que de dispositions très générales afin d'éviter le plus possible les incompatibilités avec les lois nationales ; il a même paru souhaitable de soustraire à toute règle internationale les rapports juridiques entre le commandant et l'armateur, et à ce propos elle ten-

draît à admettre en principe l'existence juridique d'un armateur aérien dénommé avionneur. Le commandant serait lié à l'avionneur par un mandat légal définissant ainsi la responsabilité de l'armateur aérien du fait des actes du commandant et, en même temps, l'étendue de la responsabilité du commandant lui-même; la convention traiterait de la représentation des chargeurs par le commandant, des capacités d'officier d'état-civil du commandant, de la capacité commerciale pour délivrer des connaissements, de la qualité générale civile ou commerciale du commandant, de ses pouvoirs de discipline, du cumul des fonctions de pilote et de commandant, de l'étendue d'application du statut aux pilotes de tourisme.

Il est certain que de nombreuses difficultés s'opposent à la confection d'un texte international.

D'une part, il est difficile de disjoindre en matière aérienne les intérêts qui concernent purement le droit privé et ceux qui sont de droit public, d'autre part, il peut être délicat de porter dans une convention internationale des règles qui gagneraient à demeurer dans le domaine de la loi nationale, en particulier celles du contrat d'engagement. L'on peut envisager, par ailleurs, que la convention ne doit viser qu'à assurer la situation juridique des tiers au regard du commandant, toutes autres dispositions étant exclues.

Mais ces difficultés sont petites si l'on songe aux difficultés bien plus graves que peuvent faire naître à l'étranger toutes les questions relatives au statut de commandant. En effet les pouvoirs du commandant vont-ils être déterminés par la loi du pavillon, la loi nationale, ou la loi du territoire ? Seule une convention internationale peut annihiler à leur origine d'importants conflits de lois.

La convention est actuellement étudiée et aucun texte certain n'est encore établi.

Nous donnons ci-dessous, à titre de simple indication, le projet de convention élaboré en 1927 par le Rapporteur de la Commission, M. Thieffry, à qui l'on a pu reprocher de ne s'appliquer qu'au contrat d'engagement et de ne pas définir les droits et obligations du capitaine ; à ce projet d'ailleurs a

été substitué un texte nouveau ; toutefois ce premier essai est intéressant en ce qu'il marque le point de départ d'études systématiques sur le commandant d'aéronef.

I

L'exploitant de l'aéronef (avionneur) ou, à son défaut, le propriétaire, engage le capitaine. Cet engagement doit être conclu par écrit (lettre d'engagement).

II

Le capitaine est maître à bord. Sauf convention contraire, son mandat s'étend à tout ce qui concerne la conduite de l'aéronef et la réalisation du transport aérien. Les actes qu'il accomplit comme tel, n'engagent que son mandant.

Toutefois, le capitaine est garant de ses fautes même légères dans l'exercice de son mandat.

III

Le capitaine, après avoir rendu compte de sa gestion, aura droit au paiement de la rémunération convenue, ainsi qu'à toute indemnisation pour préjudice subi par le fait et à l'occasion de cette gestion.

IV

L'engagement est toujours résiliable de part et d'autre, mais chaque partie peut valablement stipuler une indemnisation en cas de résiliation arbitraire par l'autre partie.

V

La lettre d'engagement fait foi quant à l'étendue des pouvoirs du capitaine vis-à-vis des tiers intervenant contractuellement au transport aérien.

Au-delà de ses pouvoirs, le capitaine est seul tenu.

En cas d'incident de navigation, les tiers lésés ont toujours recours contre le mandant, sans préjudice de leurs recours éventuels contre le propriétaire de l'aéronef et contre le capitaine personnellement tenu de sa faute.

VI

En cas d'incidents surgissant au cours du transport, le capitaine a le droit d'agir vis-à-vis des marchandises transportées, comme s'il en était propriétaire, pourvu qu'il agisse au mieux des intérêts des chargeurs et en vue d'assurer la bonne fin du transport.

VII

Pour les contestations nées de l'engagement du capitaine, soit dans les rapports entre le capitaine et son mandant, soit dans les

rapports avec les tiers, le tribunal compétent est, sauf convention contraire, celui du lieu des contrats.

Pour les contestations survenant avec un tiers non contractant, le tribunal compétent est celui du lieu de l'incident qui a mis le tiers en cause, à moins que ce dernier ne préfère le tribunal du domicile du défendeur.

VIII

L'engagement du capitaine reste un acte civil, nonobstant le caractère commercial du transport aérien pour lequel il est conclu.

Du commandant de port

Si nous considérons que le rôle principal du commandant d'aéronef est de déterminer ce qui est nécessaire au voyage aérien et de fixer l'exécution de ce voyage aérien, nous constaterons que ce rôle peut perdre beaucoup de son importance par suite des pouvoirs qui semblent devoir être concédés au commandant de l'aéroport.

Nous avons eu l'occasion déjà de signaler dans notre Chapitre consacré à l'étude des brevets le difficile embarras où pourrait se trouver le commandant d'aéronef, obligé par l'ordre de sa Compagnie à prendre le départ, et pourtant, pour son propre compte tout à fait assuré de l'imprudence de son départ, soit du fait des circonstances météorologiques, soit pour toutes autres raisons importantes. Nous avons vu qu'un décret italien récent (11 juillet 1929) avait stabilisé les règles qui garantissent la sécurité de la navigation sur les lignes aériennes civiles subventionnées et précisé les rapports des directeurs des aérodromes avec le personnel des sociétés exploitant ces lignes. En vertu de ce texte, le commandant de l'aéronef est déchargé de tout soin relativement à la préparation du voyage et jusqu'au moment même de l'envol. C'est le commandant de port, en effet, qui assurera désormais la responsabilité du départ, qui sera l'arbitre entre la Société, toujours désireuse d'exécuter le service, et le commandant d'aéronef responsable de la bonne issue du voyage et contraint malgré lui au départ. Le commandant de l'aéronef, en instance de départ, sera couvert par le bulletin météorologique dont il doit demander la remise. Mais ce n'est pas la seule attribui-

tion du commandant de port à la décharge du commandant d'aéronef. Le décret italien admet encore que le chef de l'aérodrome peut exiger une visite de l'aéronef pour contrôler par experts qualifiés, les qualités de navigabilité de l'appareil, se substituant en fait au commandant d'aéronef, responsable en droit, mais, le plus souvent gêné par la tutelle de la Compagnie qu'il sent actuellement plus forte que ses scrupules de pilote. Le directeur de l'aérodrome interdira le départ des aéronefs non munis de moyens de communication en bon état de fonctionnement, contrôle qui échappe ainsi au commandant de l'aéronef dont la responsabilité à nouveau se trouve couverte par l'acquiescement du directeur du port aérien. C'est encore, dans le même texte, le commandant de port — et non le commandant d'aéronef — qui constate si les livres de bord sont bien en leur place et qui les vise ; c'est le commandant de port qui constate que les cartes et tous instruments utiles au bon accomplissement du voyage sont à bord.

La prééminence du chef de port sur le personnel aérien est plus marquée encore dans un article qui ordonne à tous les membres de ce personnel d'obtempérer aux requêtes du directeur du port et d'observer ses prescriptions. Ce personnel peut ainsi être contraint à passer un examen médical supplémentaire, si le chef du port le juge utile ; en outre, les règlements des Sociétés exploitant des lignes aériennes civiles subventionnées, relatifs au service du personnel d'escale et de vol doivent être soumis au visa des autorités ; le personnel civil qui n'observerait pas les règles de compétence du directeur de port et les règlements doit être licencié si tel est l'ordre des autorités.

Ainsi le rôle du commandant d'aéronef se trouve quelque peu réduit par suite de l'empiètement sur ses attributions des pouvoirs du commandant de port. Quelques-unes de ses fonctions en effet : contrôle des pièces de bord, signal de départ, constatation du bon état de l'équipage, de la machine, ne s'exercent plus que sous le contrôle du commandant de port. Tenu en lisière par la Compagnie elle-même et les auto-

rités aéronautiques, le commandant d'aéronef pourrait ne plus faire figure que de simple conducteur de machine.

Précisons qu'en France, dans l'état actuel des règlements, le rôle du commandant d'aéroport est limité à la direction même du terrain qu'il commande sans permettre son intervention dans les préparatifs et faits du voyage ; le commandant d'aérodrome est responsable de la conduite de l'aérodrome, particulièrement de l'application des règles fixant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aérodromes — de l'exécution des ordres spéciaux relatifs au fonctionnement du service — à la conservation et à la sécurité des installations et du matériel.

Le décret italien accorde encore au Commandant d'aérodrome d'autres attributions mais qui ne se rattachent pas à notre sujet actuel (pouvoir de requérir tout aéronef civil, obligation de contrôler les départs, d'aviser aux moyens de secours, etc...).

Nous n'avons certes pas la prétention d'avoir épuisé par cette étude l'examen de toutes les questions intéressantes que peut soulever le statut du commandant d'aéronef ; nous avons toutefois essayé de mettre en leurs vrais rapports la situation du commandant d'aéronef, telle que les faits de la navigation aérienne l'exigent, et la situation que de seules conceptions juridiques hâtives pourraient à tort lui réserver.

Au surplus, la majeure partie des problèmes que pose le statut du commandant d'aéronef seront résolus par la convention des parties. Tout ce qui est afférent aux pouvoirs du mandataire échappe à la loi ; ce sont, seules, des dispositions privées qui pourront déterminer exactement l'étendue des pouvoirs du commandant. Il faut, en matière de législation aérienne, être bien pénétré de ce sentiment que l'on travaille un peu sur le sable ; bien des règles sont caduques depuis le peu de temps que l'aviation existe et que le législateur s'est appliqué à donner des formes rationnelles aux constructions quelquefois indécises des seuls événements, mais ces nécessités varient vite, et le législateur s'essouffle à les vouloir suivre.

CHAPITRE V

L'Accident aérien et les Garanties professionnelles

Les Assurances aériennes en faveur du Personnel civil

Nous avons étudié dans les chapitres précédents la structure de la profession aérienne, montré quels éléments constituaient les catégories du personnel navigant, examiné dans quelles conditions ce personnel travaille. Ces différentes études prouvent que des satisfactions sérieuses ont déjà répondu aux vœux présentés par les associations professionnelles des gens de l'Air.

Ces vœux, d'ailleurs, tendaient bien plutôt à l'obtention d'avantages considérables, à tort ou à raison estimés nécessaires, qu'à la constitution d'un statut administratif ; l'un faisant passer l'autre, l'attention des autorités administratives devait être provoquée sur la question, essentielle bien entendu, des assurances aériennes. D'ailleurs, satisfaits sur ce point, les gens du personnel aérien allaient encore solliciter l'intervention des pouvoirs pour l'allocation de retraites, faisant état du précédent connu en matière maritime.

Nous allons maintenant considérer en quelle façon la loi sur les assurances aériennes leur a donné des avantages, dans les premiers projets exorbitant de tout système admis, en dernier lieu, conduisant à un simple patronage étatique sans répercussions graves sur les finances publiques ; cette heureuse conséquence n'a peut-être pas été voulue, mais il est un fait,

c'est qu'elle est acquise. Ainsi, après avoir réclamé l'intervention des caisses publiques, par le jeu actuel de l'institution, les gens du personnel navigant ont été conduits à se procurer par leurs propres ressources ce que d'abord ils sollicitaient comme une réparation due par la collectivité, en considération de leurs services exceptionnels.

Le système en vigueur, et qui n'a du système d'assurance que le nom, confère désormais aux victimes d'accident et à leurs ayants-droit, des allocations consistant en sommes forfaitaires élevées. L'économie du régime est basée sur la participation des employés eux-mêmes et des employeurs.

L'institution a été créée par la loi du 30 mars 1928, relative au « statut du personnel navigant de l'Aéronautique » (J. O. du 31 mars 1928). Cette loi avait été élaborée et présentée par le Ministre de la Guerre et ne s'appliquait en fait qu'au personnel militaire. Toutefois, devant le Ministre chargé des services de l'aviation civile, à l'époque le Ministre du Commerce et de l'Industrie, MM. Laurent-Eynac et Flandin intervenaient et obtenaient l'insertion d'un article spécialement établi en vue de l'application de principes identiques en faveur du personnel civil (1). L'article visé est l'article 5 ainsi conçu : « Le personnel français de l'Aéronautique civile bénéficiera des allocations prévues à la présente loi en faveur du personnel navigant de l'Aéronautique Militaire. Un règlement d'Administration publique spécial fixera les conditions d'application de la disposition qui précède. Les primes nécessaires à alimenter le fonds servant à payer les allocations seront supportées : pour deux tiers par les entreprises, pour un tiers par le personnel ».

Une disposition spéciale devait déterminer le point de départ de l'application de la loi suivant un mode intéressant, quoique non sans soulever certaines critiques ; c'est l'article 15 ainsi rédigé : « Les indemnités prévues aux articles 2, 3, 4 et 5 seront accordées aux personnels de l'Aéronautique des armées de terre et de mer et des services de l'Aéronautique et des Transports Aériens ou à leurs ayants-droit dans les con-

(1) Sept amendements déposés entre le 24 janvier et le 14 février 1928.

ditions fixées par la présente loi pour tous les accidents survenus en service aérien commandé depuis le 1^{er} avril 1927 ».

Nous verrons ultérieurement les critiques que cette date a soulevées et comment on s'est vu conduit à la reporter plus loin en arrière.

La loi sur les assurances aériennes, ou plus justement : « relative au statut du personnel navigant de l'Aéronautique », dénomination exacte en ce qui concerne le personnel militaire, mais fausse pour le personnel civil, qui n'y voit organisée que la seule question de l'indemnité professionnelle en cas d'accident grave ou de mort, semble être d'origine militaire. En fait, elle est, en ce qui concerne la question assurance, essentiellement d'origine civile. C'est ce que nous allons démontrer en remontant aux sources mêmes de l'institution nouvelle.

Premières revendications du personnel aérien

C'est en 1921, en effet, que le premier projet de loi sur les assurances avait été présenté par M. P. E. Flandin (1). L'idée en remonte aux temps des premiers essors d'aviation commerciale, c'est-à-dire à la fin de la guerre. Elle faisait partie, nous l'avons vu au chapitre I^{er}, d'un ensemble de mesures envisagées, tant par l'Administration que par les intéressés, pour la constitution d'un système juridique complet établissant ce qu'on se plaisait à codifier sous le nom « d'inscription aérienne ». Dans ce système devait figurer un régime d'allocations professionnelles : retraites, indemnités en cas d'accidents. Ces revendications s'appuyaient sur le statut du personnel maritime (2). Ces allocations, qui devaient provenir d'organismes analogues à ceux qui fonctionnent pour les marins, devaient garantir, d'après les demandes mêmes du personnel aérien :

1^o « L'établissement d'une assurance aux modes de paie-

(1) Projet déposé le 5 Juillet 1921. Document parlementaire 2994.

(2) Périodiques sportifs : l'Auto (1921), l'Aéro-Sport (1923).

C'était ne pas tenir compte des nombreuses dispositions vétustes que comporte l'inscription maritime et oublier pour la question de la seule assurance que les chiffres des pensions étaient des plus minimes. Aussi bien une loi devait-elle intervenir peu après (Chambre des Députés, Projet portant réorganisation des services d'assurances des marins français D. P. 5852-5868-5928 et Sénat 450 — Année 1928), qui devait aboutir à la loi du 1^{er} Janvier 1930.

ment rapides, permettant à ceux que les pilotes laisseraient derrière eux en cas de décès, de vivre à l'abri du besoin ;

2° « L'attribution d'une retraite minimum de 1.000 francs par mois, à tout pilote ayant 15 années de pratique dans des maisons d'aviation ou des Compagnies Aériennes ;

3° « L'attribution d'une assurance garantissant la possibilité de vivre pendant les périodes d'inaptitude à courir à la suite d'une visite médicale défavorable ».

En ce qui concerne ce dernier point, il importe de rappeler que la demande repose sur la nécessité d'un examen médical semestriel pour les pilotes commerciaux ; en cas de conclusion défavorable, le pilote peut être appelé à suspendre momentanément ou définitivement son service actif (1).

De son côté, l'Administration chargée des services aéronautiques donnait tous ses soins à la recherche d'un système ménageant les ressources de l'Etat tout en assurant une aide efficace aux gens de l'Air.

L'organisation d'une institution de prévoyance en faveur du personnel navigant de l'Aéronautique commerciale civile devait inspirer plusieurs initiatives parlementaires et gouvernementales. En 1921, M. P. E. Flandin déposait sur le bureau de la Chambre une proposition de loi (2) qu'il devait reprendre plus tard et amender.

Cette proposition tendait à conférer, au moyen d'une Caisse Nationale de Prévoyance, en faveur du personnel navigant, les avantages suivants :

a) Cumul des indemnités prévues par cette loi avec les différentes allocations de la loi du 9 avril 1898. Celle-ci en effet, à laquelle devaient se trouver assujetties les Compagnies de transport aérien (article 1 de la loi du 12 avril 1906), ne répare pas la totalité même des préjudices subis, tandis que la proposition Flandin devait permettre, moyennant une

(1) Instructions relatives aux brevets des membres du personnel navigant de 1920 révisées par arrêté et instructions du 10 février 1926, pris en application de la loi du 31 mai 1924.

Les trois demandes énoncées au texte ont fait l'objet d'un vœu de l'Association Professionnelle des pilotes de lignes présenté au Ministre, en Décembre 1920, à une époque où l'absence à peu près complète de textes, et l'insécurité matérielle semblaient devoir compromettre le recrutement et l'existence d'un personnel navigant de choix.

(2) Document parlementaire N° 2.994.

faible retenue sur le salaire, une réparation de la presque totalité des dommages éprouvés ;

b) Possibilité de prétendre à une pension d'ancienneté accordée après vingt années de services aériens (1).

Entre temps (1923) les pilotes avaient envisagé une Association Mutuelle générale dont les fonds auraient été alimentés suivant la formule même donnée ci-dessus (Loi Flandin) ; aussi cette dualité de Caisses fut-elle rapidement abandonnée à cause des sacrifices excessifs qu'elle demandait des intéressés.

Projet Laurent-Eynac

Un projet différent était élaboré par le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique M. Laurent-Eynac (2).

Le texte du Sous-Secrétaire d'Etat portait création d'une Caisse Nationale de Prévoyance en faveur du personnel aérien. Cette institution avait pour office de procurer aux intéressés, indépendamment et en sus des avantages qu'ils trouvaient dans le droit commun, soit d'office (loi du 9 avril 1898, loi du 5 avril 1910), soit en vertu de contrats (Caisse Nationale des Retraites, Assurances diverses souscrites par eux et leurs employeurs), des pensions d'invalidité et des pensions d'ancienneté reversibles partiellement sur leurs veuves, leurs orphelins, ou leurs ascendants.

Personnel militaire. Projet de loi

Le projet relatif au personnel militaire (3) et qui devait être adopté sans modifications vraiment importantes, était

(1) Ce projet n'était pas sans soulever d'immédiates objections ; l'organisation d'une Caisse Nationale de Prévoyance créait un organisme nouveau qui allait être obligé de subvenir à lui-même par ses seules ressources. Cet organisme allait voir ses fonds alimentés principalement par un versement représentant 6 % des salaires, primes et rétributions du personnel (3 % pour les employeurs, 3 % pour les employés). Toutefois, vu le nombre très restreint des intéressés la somme constituée par ces prélèvements devait être des plus réduites. Les autres ressources de la Caisse étaient apportées par le prélèvement d'une taxe de 2 % sur le prix des billets des meetings et des transports.

La Caisse des Dépôts et Consignations devait gérer cet organisme.

Le déficit qu'il était aisé de prévoir entre les fonds reçus et le montant des sommes versées devait être comblé par l'Etat.

(2) La préparation du projet gouvernemental avait fait arrêter le premier projet Flandin ; le Gouvernement avait demandé à la Commission des T. P. de surseoir à l'étude qui lui avait été confiée afin de procéder à une étude simultanée des deux textes (Document parlementaire N° 3.856, 1927).

(3) Document parlementaire 1927, N° 4.838. Rapport de la Commission de l'Armée, Chambre des Députés, DP 4855, 1927, Avis de la Commission des Finances 5339, 1928. Chambre des Députés.

nécessairement plus simple dans ses dispositions, car il avait à tenir compte d'éléments moins divers ; il établissait une classification de l'effectif du personnel aérien, sous la formule suivante : officiers, sous-officiers, caporaux et soldats ou assimilés, reproduite dans la loi du 30 mars 1928.

En cas d'accident survenu, hors le fait de mobilisation ou de participation à des accidents de guerre, les membres du personnel navigant (1) mis à la retraite pour infirmités ont droit à une allocation, une fois donnée, dont le montant est fixé dans les conditions suivantes (article 2 actuel de la loi du 30 mars 1928) :

Officiers ou assimilés	100.000 francs
Sous-officiers ou assimilés	50.000 —
Caporaux, soldats et assimilés	25.000 —

En cas de décès, la veuve non séparée ni divorcée, reçoit une indemnité égale, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident. En cas de décès, les enfants mineurs, reçoivent une allocation fixe de 20.000 francs par enfant. Chacun des ascendants suivants, ayant droit à pension selon la loi du 31 mars 1919, reçoit une allocation égale à celle d'un enfant. Si la veuve n'a pas droit à pension, ou en cas de décès antérieur de la mère, les orphelins reçoivent un capital majoré de 50 %. Dans le cas de mise à la retraite pour infirmités et quand après consolidation de la blessure l'invalidité atteint au moins 70 % le capital alloué à la victime de l'accident est majoré par enfant mineur vivant de 25.000 francs si le père est officier ou assimilé à officier et de 12.500 francs dans les autres cas (article 2 de la loi du 30 mars 1928).

Le décès ou la mise à la retraite à la suite de maladies dues manifestement aux fatigues exceptionnelles du service aérien, sont assimilés au décès par accident ou mise à la re-

(1) Article 1 de la loi du 30 mars 1928 : « Les personnels de l'Aéronautique Militaire, des corps techniques de l'Aéronautique qui pratiquent normalement et effectivement la navigation aérienne constituent le « personnel navigant » de l'Aéronautique ».

traite à la suite d'infirmités accidentelles. Preuve doit être faite par les intéressés que la cause d'infirmité ou de décès est due aux services aériens. Nul ne pourra invoquer cette disposition si, pendant les 6 années qui précèdent la retraite ou le décès de l'intéressé, celui-ci n'a pas fait partie pendant trois ans au moins du personnel navigant.

La Caisse des Dépôts et Consignations doit assurer la gestion d'un fonds de Prévoyance de l'Aéronautique pour le paiement des allocations (article 3). Les membres du personnel navigant constituent ce fonds au moyen de versements variables et fixés chaque année par décret.

Il convient de noter que les personnels de l'armée, de la marine et de l'Aéronautique, victimes d'un accident en service aérien commandé, ou leurs ayants-droit, sont admis au bénéfice de la loi, sous diverses conditions à préciser dans le règlement d'administration publique prévu à l'article 4.

Telles sont les lignes essentielles du texte de la loi d'assurances pour le personnel navigant militaire. Il est remarquable par l'adoption du système du versement en capital au lieu des systèmes plus généralement admis des rentes (1).

Le projet militaire (session parlementaire de 1927, N° 4.838) n'avait pas arrêté les travaux, en ce qui concernait le personnel civil. En 1927, M. P. E. Flandin présentait un nouveau texte, amendant celui de 1921. Ainsi trois textes : projet du Sous-Secrétaire d'Etat de 1923, projet Flandin de 1927, projet de la Guerre, étaient soumis à l'étude des services techniques d'assurances de la Caisse des Dépôts et Consignations, dans le dessein d'aboutir à un projet unique.

A ce moment les projets civils adoptaient encore le système de la rente (2).

(1) Document parlementaire N° 5.419. Rapport de M. Charles Guilhommon au nom de la Commission de l'Armée, complétant le rapport N° 4.855 (session de 1927).

Avis de M. Bouilloux-Lafont, député, document N° 5.339, avis supplémentaire N° 5.581.

(2) Analyse du texte du projet de la loi Flandin 1927 (Document parlementaire N° 3.856). Il a succédé au projet du 5 Juillet 1921 qu'il modifie quant aux articles 1, 3, 5, 9.

Modèle pris : Caisse de la loi du 29 Décembre 1905 en faveur des marins du

En 1928, M. P. E. Flandin et M. Laurent-Eynac déposaient des amendements (1) tendant à l'extension au personnel navigant d'entreprises aériennes des allocations prévues à l'article 2 du projet de loi relatif au statut du personnel navigant de l'Aéronautique d'Etat ; ce qui avait l'avantage de traiter en une seule loi les deux statuts des aviations civile et militaire (2).

Ces divers essais allaient être réunis et fondus dans la loi du 30 mars 1928. Mais nous allons examiner les difficultés pratiques que le problème des assurances posait.

commerce et du personnel navigant embarqué à bord des navires de la marine marchande.

Gestion administrative : Le Ministre chargé de l'Aéronautique.

Gestion financière : La Caisse des Dépôts et Consignations.

S'appliquait à tous les pilotes militaires, maritimes, navigateurs, pilotes civils, et mécaniciens navigants. Facilité d'accession pour les pilotes de tourisme.

Fonds alimentés par retenue de 5 % par les employeurs sur les salaires, primes, rétributions de toute espèce, (en ce qui concerne les Compagnies subventionnées, il était évident que cette participation était en dernier lieu supportée par l'Etat) 5 % précomptés par l'Etat sur les indemnités de vol des pilotes réservistes ; 5 % payés aux employeurs sur le montant des salaires à la charge des employés ; 2 % sur les primes des transports aériens.

Dons et legs ; intérêts des capitaux, cotisations des pilotes de tourisme ; enfin une subvention de l'Etat complémentaire. Le montant de la cotisation des pilotes de tourisme devait être déterminé par le Ministre de l'Air tous les deux ans.

La loi établissait :

1^o) Une pension viagère d'infirmité ou une indemnité journalière en cas d'incapacité de travail ;

2^o) Une pension aux veuves des membres du personnel navigant décédés ;

3^o) Une pension aux orphelins en cas de décès de la veuve ou une pension supplémentaire à la veuve encore en vie pour tous enfants âgés de moins de 16 ans (400 francs).

4^o) A défaut de veuve et d'orphelin, une pension aux ascendants du premier degré, réversible en certains cas aux autres ascendants ayant au moins 60 ans d'âge.

Toutes ces allocations pouvant se cumuler avec toutes autres indemnités.

5^o) Enfin, une pension d'ancienneté, à défaut de pension d'infirmité, pour les navigateurs ou pilotes ayant 20 ans de services aériens, réversible en partie sur la veuve, les enfants et les ascendants.

Taux des pensions prévues	1 ^{er} degré	2 ^{me} degré	Pension de veuves ou secours annuel d'orphelin	Secours annuel aux ascendants
Navigateurs aériens et pilotes	6.000	4.500	3.000	1.500
Mécaniciens	4.500	3.000	2.400	1.200

(1) Amendements : Flandin, n° 1, 24 janvier 1928 — Laurent-Eynac, 27 janvier 1928, n° 2 — Laurent-Eynac, n° 3, 27 janvier 1928 ; n° 4, 27 janvier 1928.

(2) Cf. Journal Officiel, Débats parlementaires N° 37 — 18 mars 1928 — pages 1720 et suivantes.

Economie générale des différents systèmes possibles. — Quelle que soit l'appréciation que l'on puisse formuler sur le fondement même d'avantages, très considérables, si l'on sait que le capital revendiqué par les associations des pilotes devait, en cas de mort ou d'incapacité totale, atteindre 100.000 francs, il n'en était pas moins certain, qu'en toute équité, les membres du personnel navigant devaient bénéficier de larges encouragements. Il en allait du recrutement des gens de l'air et de la constitution de réserves pour l'Armée de l'Air. Il convient de ne pas oublier les risques indiscutables, bien qu'atténués maintenant, d'importance grave au point de vue de l'exercice ultérieur de la profession, en cas d'accident, auxquels s'exposent les membres du personnel navigant.

Au moment où s'agitait la question d'une « inscription aérienne » l'on avait étudié quelles répercussions pouvait avoir un système d'assurances constituées sur le modèle des assurances du personnel maritime (1).

Déjà certaines catégories de travailleurs, en effet, exposés à des risques particuliers, bénéficient d'un régime d'assurances. Rappelons, outre les gens de mer (ordonnance de 1673) les mineurs, qui ont vu à leur avantage la création d'une caisse autonome des ouvriers mineurs, (loi du 25 février 1914), alimentée par des cotisations des exploitants, des ouvriers et des assurés et le concours de l'Etat, grâce à qui peuvent être accordées des majorations d'allocations.

C'étaient ces deux précédents qui avaient fait envisager pour les gens de l'air la création d'un établissement assurant des retraites professionnelles et des indemnités sérieuses en cas d'accident ou de mort.

Toutefois, la difficulté venait du nombre évidemment trop restreint des membres du personnel aérien, en regard des milliers d'adhérents à l'inscription maritime (2). Lorsqu'au

(1) L'institution dite « assurance du personnel aérien », telle qu'elle existe, n'est qu'une partie du système complet d'assurances aériennes qui reste encore à organiser : assurances du transporteur, assurances pour les accidents au tiers à la surface, assurances du matériel aérien.

(2) L'effectif actuel du personnel navigant est de 160 pilotes et navigateurs, 33 mécaniciens, 4 radiotélégraphistes, soit au total 197 unités, sauf variation de quelques unités, toujours possible.

maximum l'on aura dénombré 100 à 120 pilotes exerçant à titre continu la navigation aérienne commerciale, l'on aura calculé au-delà de la réalité. Mais, par ailleurs, les salaires élevés que perçoivent ces pilotes et qui oscillent, en moyenne, entre 30 et 60.000 francs et qui parfois excèdent ce dernier chiffre, devraient effacer, en partie cette cause d'inégalité dans la comparaison, sans la réduire pour le tout ; l'on pouvait espérer que le pourcentage élevé du prélèvement devait, en proportion, produire aussi une somme plus considérable. Cette participation coûteuse n'était-elle pas cependant comme un obstacle considérable à la réalisation de ce système hybride ?

Par ailleurs, cette réduction de l'effectif et l'incertitude des statistiques en ce qui concerne les accidents aériens s'opposaient également à un système d'assurances réelles qui repose sur le grand nombre des participants et la constance des risques.

Aussi envisageait-on parfois, en présence de difficultés jugées insurmontables, le recours pur et simple aux Compagnies d'assurances par le moyen de l'assurance individuelle.

L'assurance individuelle

Etant donné justement les bases sur lesquelles sont calculés les salaires des pilotes, il pouvait sembler qu'il leur incombait de prendre, à titre personnel, toutes mesures utiles pour assurer leur avenir et celui de leur famille en cas d'accident ou de retraite prématurée. Il leur était loisible même de constituer par leurs propres moyens une retraite de forte importance. Il faut reconnaître que ce serait accuser à tort les pilotes que de les taxer d'imprévoyance. Un assez grand nombre d'entre eux avait songé à utiliser les institutions privées d'assurance existant en tous pays.

Or, les taux des primes demandées par les Compagnies d'assurances pour couvrir les risques du personnel navigant de l'Aéronautique civile étaient fort élevés, à telle enseigne que les assurances n'étaient presque jamais conclues et que le personnel navigant ne pouvait jouir de garanties contre le risque professionnel au même titre que les employés des au-

tres industries ; la charge imposée du fait des taux de primes à peu près prohibitifs devenait excessive pour les employés et les patrons. La raison invoquée par les Compagnies d'assurances, pour justifier des taux élevés, paraissait d'ailleurs fondée ; celles-ci prétendaient s'engager à découvert puisqu'à défaut de statistiques sérieuses et portant sur un grand nombre d'années elles ne pouvaient en aucune façon envisager les risques au devant desquels elles allaient ; aussi le taux des primes variait-il en chaque cas d'espèce, suivant la valeur professionnelle même du pilote considéré, son âge, ses antécédents, le nombre d'heures de vol accompli. Le type d'assurance à souscrire était celui que les Compagnies appellent « l'assurance individuelle », le principe de cette assurance dont le bénéfice se cumule avec les avantages de la loi du 9 avril 1898 est le suivant : Elle joue aussitôt que le titulaire prend place à bord d'un avion et cesse dès qu'il le quitte. L'assuré fixe lui-même le capital. S'il est victime d'un accident mortel ce capital est versé aux ayants-droit indiqués dans la police. Si, à la suite d'un accident il est atteint d'une incapacité permanente et totale le capital lui est payé intégralement. Si l'accident laisse chez lui subsister une incapacité permanente, mais partielle, le capital stipulé subit une réduction suivant barème joint à la police.

Dans la pratique, nous l'avons dit, les Compagnies françaises réunies en consortium refusaient de couvrir le risque ou réclamaient un taux de primes qui variait de 3,50 à 6 % du montant du capital assuré. Ainsi pour un capital de 100.000 francs l'assuré le mieux traité avait payé une prime annuelle de 3.500 francs et l'assuré le moins favorisé une prime annuelle de 6.000 francs.

Le système aurait pu paraître sinon avantageux, du moins acceptable. De lourds arguments cependant appuyaient la thèse opposée.

En premier lieu, il fallait dire que le personnel navigant ne comprenait pas seulement des pilotes mais aussi des mécaniciens navigants et des radiotélégraphistes de qui les salaires sont loin d'atteindre des sommes élevées, nous l'avons vu

plus haut. Il était donc impossible à ces deux catégories de personnel de contracter, avec leurs seules ressources, une assurance individuelle.

D'autre part, le salaire des pilotes eux-mêmes, élevé certes, correspondait à des dépenses particulières inhérentes à certaines nécessités de la profession : domiciles doubles pour les pilotes de grandes lignes, frais de vie toujours calculés sur un maximum, variabilité des changes.

Enfin, le but auquel on visait était de protéger tous les fervents de l'aviation ; en conséquence il importait donc d'envisager la situation des pilotes de tourisme, lesquels n'ont pas toujours et nécessairement des ressources importantes (1).

D'autre part, on alléguait que, si, à un moment quelconque, le pilote abandonnait l'aviation, il aurait versé en pure perte de fortes primes, étant donné, en matière d'assurances, que toute prime payée est définitivement acquise.

De ce rapide exposé qu'étaient les constatations de la pratique, il ressortait clairement que le système consistant à laisser aux intéressés le soin de pourvoir par leurs propres moyens à des mesures de prévoyance ne méritait pas d'être retenu comme pouvant constituer une solution au problème de l'indemnité aérienne pour accident grave ou mort.

Restait la loi de 1898.

Loi de 1898. Assurance des employeurs

La loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas de plano à toutes les entreprises de transport aérien (2), il est vrai que celles-ci ont toujours la faculté de se ranger sous les dispositions de cette loi (loi du 18 juillet 1907, article 1^{er}). Toutefois, la rente servie aux victimes d'accidents d'aviation en vertu de cette loi était le plus souvent bien minime. Aussi, à la suite d'accidents, les pilotes des Compagnies ayant estimé insuffisantes les garanties que leur donnait la loi du 9 avril 1898, avaient

(1) A titre d'indication sur le développement possible du tourisme aérien nous dirons qu'aux Etats-Unis, par exemple, l'on compte 16.000 avions privés.

(2) *Loi de 1898* : Article I ne vise que les transports par terre et par eau ». La loi du 12 avril 1906 étend bien le bénéfice de la loi de 1898 « à toutes les entreprises commerciales », mais toutes les entreprises ayant des avions ne sont pas nécessairement commerciales, Aéro-Club, par exemple.

demandé à leurs employeurs le bénéfice d'assurances complémentaires (1). Les administrations des Compagnies de navigation aérienne ne s'étaient pas opposées au principe même de la requête, mais avaient exigé une collaboration financière des intéressés pour le paiement de la prime. Cette condition avait été acceptée des pilotes. Une assurance individuelle avait été souscrite par quelques Compagnies au profit des pilotes et le bénéfice en avait été étendu aux autres catégories du personnel navigant.

Le système fonctionnait de la façon suivante :

Police de 10 ans contractée avec faculté de résiliation au profit de chaque partie à l'expiration de chaque année d'assurance.

Capital assuré : 25.000 francs en cas de mort ou d'incapacité permanente totale ; en cas d'incapacité permanente simplement partielle, réduction du capital suivant barème joint à la police.

Taux de la prime 1250 francs par tête sur lesquels l'intéressé payait 50 francs par mois, soit 600 francs.

Le bénéfice de cette assurance avait été étendu à tous les voyages d'étude moyennant un supplément de prime de 750 francs supporté entièrement par la Compagnie.

Cette police garantissait le personnel navigant qu'il fut placé à bord de l'avion, soit en qualité d'employé, soit à titre de simple passager.

La police était globale et y était annexé un état nominatif du personnel assuré. Cet état était adapté, par voie d'avenant, à chaque embauchage ou licenciement.

En fait, cette assurance n'avait été qu'exceptionnelle ; les entreprises d'aviation refusaient de contracter une assurance, arguant que les pilotes recevaient des soldes assez élevées pour parer à leur avenir en cas d'accident. D'autre part, lors d'essais d'organisation de secours au profit des personnels navigants, ceux-ci, incités à effectuer des versements, s'étaient refusés.

(1) A la suite d'un grave accident survenu en Janvier 1923 sur la ligne Antibes Ajaccio.

On était reconduit à l'alternative déjà indiquée et à la nécessité d'opter entre les deux moyens suivants : obligation administrative pour les compagnies *subventionnées*, liées par un contrat avec l'Etat, d'assurer le personnel dans des conditions déterminées (solution boiteuse ou incomplète laissant hors de cause les pilotes des Compagnies non subventionnées et les touristes) ; ou création d'une caisse de prévoyance aérienne largement subventionnée par l'Etat.

Obligation administrative et contractuelle des Compagnies

Le premier moyen énoncé, le principe de l'obligation contractuelle avait été appliqué. A la suite de pourparlers, les Compagnies de navigation aérienne, liées à l'Etat par contrat, à l'exception de certaines qui avaient demandé à rester leurs propres assureurs (1), avaient consenti à contracter au profit de leur personnel naviguant, ayant charge de famille, une assurance individuelle complémentaire établie sur les bases suivantes (2).

a) Incapacité permanente et totale.

	Capital garanti
Pilotes et navigateurs aériens	15.000
Mécaniciens navigants	10.000
Radiotélégraphistes navigants	7.500

b) Décès.

	Capital garanti	
Pilotes et navigateurs aériens	10.000	{ par personne à charge, enfants, ascendants.
Mécaniciens navigants	7.500	
Radiotélégraphistes navigants	5.000	

Ces chiffres étant majorés de 50 % pour la veuve.

c) Incapacité permanente et partielle :

Aucune limitation de pourcentage, l'assurance individuelle complémentaire devant jouer dans tous les cas. Le

(1) Ou, pour mieux dire, à garder les risques à leur charge.

(2) Le régime ne fut abrogé que par la loi du 30 mars 1928. A titre d'indication voici les rentes allouées d'après la loi de 1898 en supposant un pilote ayant un salaire annuel de 30.000 francs.

Incapacité P. T.	6.000 frs.
Mort : veuve sans enfant.	1 800
» » 1 enfant.	1 800 + 1.305
» » 2 enfants	1.800 + 3.260
etc....	

capital stipulé ci-dessus était réductible suivant barème joint à la police.

En outre, les polices d'assurance devaient contenir une clause d'accession permettant aux titulaires d'accroître par des versements personnels le montant de la garantie.

Nous avons indiqué au début de cette étude que la loi du 30 mars 1928 devait rétroagir jusqu'au 1^{er} avril 1927. Le décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 5 de la loi du 30 mars 1928 est du 26 janvier 1929. A ce moment, très certainement, des intéressés avaient, à la suite d'accident, perçu déjà les indemnités prévues dans les contrats entre l'Etat et les Compagnies. Allaient-elles se cumuler avec les indemnités nouvelles données par la loi ? La question fut tranchée par l'article 14 qui dispose : « Les allocations prévues au présent décret ne se cumulent pas avec les indemnités spéciales que les Compagnies de navigation aérienne subventionnées étaient tenues d'attribuer au personnel navigant, soit que ces indemnités donnent lieu à une imputation au débit du compte d'exploitation, soit qu'elles proviennent de polices d'assurances dont les primes figurent au débit de ce compte (Décret du 26 janvier 1929. *Journal Officiel* du 2 février 1929).

Instructions administratives et projets de loi

Ces difficultés et ces échecs affirmaient la nécessité de créer un système mieux adapté, coûteux peut-être mais obligatoire et certain.

L'on aboutissait ainsi aux projets officiels, projets de M. P. E. Flandin, M. Laurent-Eynac, projet militaire déjà cités.

Mais en ce qui concerne l'intervention directe de l'Etat il y avait lieu de jauger à sa valeur réelle l'objection suivante : Etant donné le nombre très restreint des membres du personnel protégé par la loi, il fallait envisager une participation financière très forte de l'Etat. N'était-ce pas introduire le principe infiniment grave de l'assurance professionnelle à la charge de l'Etat ?

Toutes catégories de travailleurs pouvaient, au même

titre que les gens de l'Air, réclamer à leur tour le droit d'être fortement pensionnés par l'Etat ; il n'eût été que juste de les suivre car l'on ne saurait admettre une différence de statut aussi frappante au préjudice de travailleurs qui, pour être sujets à des risques moins glorieux ou moins tapageurs, ne participent pas, dans une mesure inégale ni moins dangereuse, au bon fonctionnement de la vie sociale.

Quoi qu'il en soit, le projet Laurent-Eynac qui ne devait pas être déposé et qui allait être devancé par le dépôt du projet qu'avaient établi les services de la Guerre, admettait en faveur du personnel navigant une allocation spéciale, en cas d'accidents, qui devait être considérée comme un supplément de la rente déjà allouée en vertu de la loi sur les accidents du travail. Le personnel comprenait trois catégories : pilotes et navigateurs, mécaniciens, radios et photographes, enfin les autres professions (1). Les allocations étaient ainsi fixées, respectivement pour chaque classe : 75.000 francs, 60.000 francs et 35.000 francs, pour les cas d'incapacité absolue et permanente ; cette indemnité était abaissée pour les cas d'incapacité partielle entraînant inaptitude à la navigation aérienne, ou dans le cas d'incapacité temporaire. En cas de mort, et dans les conditions prévues par la loi sur les accidents du travail, les veuves, orphelins et ascendants percevaient des allocations, variables suivant la classe à laquelle appartenait la victime. Juridiquement, quant aux causes d'allocation et de cessation, les indemnités étaient liées aux indemnités dues par application de la loi de 1898.

Elles étaient incessibles et insaisissables.

Nous avons vu qu'au moment du vote de la loi militaire, MM. Laurent-Eynac et Flandin avaient obtenu l'insertion d'un principe heureux en faveur du personnel civil, dans la loi qui devait s'appliquer au personnel militaire.

La disposition législative était des plus sommaires ; le Parlement s'en remettait, comme il le fait déjà trop fréquem-

(1) Les membres en sont peu nombreux, mais on ne peut prévoir quel sera leur effectif dans l'avenir à bord des grands aéronefs. Rappelons, à titre de pure comparaison qu'il y a près de 700 employés non marins, à bord d'un paquebot moderne (Ile de France).

ment abdiquant ainsi ses pouvoirs au bénéfice de l'Administration, ou reconnaissant peut-être son incompetence (1), aux bureaux, pour l'élaboration d'un système complet sur lequel il ne donnait aucune ligne directrice.

Le règlement d'administration publique pose donc les bases de toute l'institution en faveur du personnel civil.

Le règlement d'administration publique pour le personnel civil. — L'article 5 de la loi du 30 Mars 1928. a étendu au personnel français de l'Aéronautique civile le bénéfice des allocations prévues par la loi en faveur du personnel navigant de l'Aéronautique militaire.

Cependant, tout restait à créer, étant donné l'insuffisance de cet article.

Les premières difficultés allaient se poser pour l'application du paragraphe 3 de l'article 5 : « Les primes nécessaires à alimenter le fonds servant à payer les allocations seront supportées, dit ce texte, pour 2/3, par les entreprises, pour 1/3 par le personnel ».

Or, sur ce point le Rapporteur au Sénat, M. de Lubersac (2), avait dit dans son rapport, que rien n'interdisait aux entreprises et à leur personnel de s'adresser à telle Compagnie d'assurances de leur choix.

C'était méconnaître les différences essentielles qui séparent de l'assurance proprement dite l'institution établissant des allocations grâce à des versements, partie des assurés (pilotes), partie des employeurs, versements variables d'ailleurs, caractère qui convient plutôt à ce que l'on est convenu d'appeler l'assurance mutuelle. Mais l'on ne pouvait encore rapprocher ce système de la mutuelle proprement dite à cause des versements des employeurs. Par ailleurs, l'assurance proprement dite est basée sur une prime fixe en vertu de laquelle l'assureur promet une indemnité en cas de sinistre déterminé. Or, ici, l'assureur est la même personne que l'assuré et la prime est variable. Au surplus, est, dans l'état actuel des

(1) MM. Capitant et Jacquelin à leur cours.

(2) Sénat N° 359, année 1928.

choses, interdit encore le calcul des probabilités sur la loi des grands nombres.

Ainsi, dans l'imprécision du texte, et tenant compte de la déclaration du Rapporteur du Sénat, il fallait envisager trois systèmes possibles pour la constitution et la gestion du fonds :

- 1° Recours obligatoire aux Compagnies d'assurances,
- 2° Recours facultatif (l'entrepreneur pouvant rester son propre assureur),
- 3° Un fonds unique géré par la Caisse des Dépôts.

C'était évidemment le troisième système qui était le plus logique et le seul dans la ligne générale des dispositions de la loi. D'une part, il était admis en ce qui concernait le fonds militaire ; d'autre part, les Caisses des marins et des mineurs sont gérées par l'Etat ; en outre, et c'est ce qui emporta les dernières hésitations possibles, il avait été toujours admis dans les projets successivement étudiés que la Caisse des gens de l'Air devait être un organisme d'Etat, sinon par les ressources mêmes qui devaient l'alimenter, du moins par l'autorité qui en devait avoir l'administration. C'était également l'avis des représentants du personnel navigant et des employeurs.

La difficulté du décret était de créer, *ab ovo*, un texte aussi complet que possible, mais sur une donnée entièrement neuve, sans que l'on pût s'inspirer même de résultats chiffrés certains. La tâche fut cependant facilitée par la collaboration étroite des services officiels et des représentants du personnel navigant. Ainsi le décret fut-il assez rapidement élaboré ; il fut soumis au Conseil d'Etat et examiné par les Sections réunies le 10 janvier 1929 ; il reçut de très légères modifications.

En second lieu s'était posée la question du personnel soumis à la loi et de l'assimilation de ce personnel à celui qui est visé à l'article 2 du texte militaire. Il était déjà certain que les gens de l'Air, au titre du tourisme, échappaient aux dispositions légales ; les entrepreneurs devaient également être hors des dispositions de la loi, de même qu'ils échappent à la législation sur les accidents du travail. (Rappelons que les travaux précédemment analysés : projets Flandin, projet Laurent

Eynac n'étaient pas perdus mais devaient aider à l'élaboration du texte du décret, puisque, rappelons-le, la loi laissait libre carrière à l'administration civile compétente).

L'assimilation pouvait être basée sur catégories, soit d'après la qualité (ancienneté de service, instruction technique, pratique et valeur professionnelle, criterium bien incertain), soit d'après l'emploi (pilotes navigateurs — radios, mécaniciens, photographes — autres employés : barman, etc...), criterium déjà meilleur puisqu'il correspond à des connaissances hiérarchisées d'après les brevets délivrés, soit enfin d'après la formule brutale du traitement, qui tient, en fait, compte des deux autres basés sur des éléments variables suivant les sujets.

Décret du 26 janvier 1929. — Le décret du 26 janvier 1929 présente dans son état définitif quatre titres :

Titre premier. — Personnels assujettis ; Droits aux allocations.

Titre II. — Taux des allocations ; Liquidation et paiement des allocations.

Titre III. — Cotisation du personnel et contribution des employeurs ; Contrôle.

Titre IV. — Fonctionnement du Fonds de Prévoyance.

Avant de passer à l'examen des articles, il est bon de signaler immédiatement que les allocations accordées en vertu de la loi du 30 mars 1928 ont été considérées comme une sorte de complément des allocations versées en application de la législation sur les accidents du travail (1).

Il est apparu, en effet, qu'un certain nombre de renseignements résultant de la procédure ouverte pour l'application de la législation de 1898 pourraient être utilisés pour l'instruc-

(1) *Loi de 1898.* — Rappel des bénéficiaires de la rente accident : l'Accidenté, Le conjoint non divorcé ou séparé de corps, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident, 20 % du salaire de l'accidenté ;

Enfants légitimes ou naturels reconnus avant l'accident et âgés de moins de 16 ans ; 15 % pour 1 enfant, 25 % pour 2 enfants, 35 % pour 3 enfants, 40 % au-delà. Majoration pour les orphelins de père et mère.

À défaut d'ayants-droit des catégories ci-dessus : descendants à charge et jusqu'à 16 ans rente égale à 10 % ; pour chaque descendant avec maximum à 30 % ; ascendant à charge, rente égale à 10 % avec maximum à 30 % ; pour les deux catégories réductions corrélatives le cas échéant.

tion des demandes d'allocation de la loi de 1928. D'autre part, la jurisprudence bien établie pour les accidents du travail, pouvait être du plus grand secours dans les cas litigieux.

Personnel assujetti.

Le Titre Premier, article premier, définit le personnel navigant qui comprend : les employés et ouvriers de nationalité française qui pratiquent habituellement ou occasionnellement la navigation aérienne et remplissent à bord d'un aéronef l'une des fonctions énumérées : conduite, surveillance, entretien de l'aéronef ou de ses dispositifs, service des passagers, contrôle du personnel de bord ou des appareils et, pour résumer le tout en une formule globale : « d'une manière générale, tout personnel montant à bord d'un aéronef pour y remplir une fonction à l'occasion d'un vol ». Cette définition générale n'est pas un aveu d'impuissance à définir un personnel qui peut varier, dont les attributions sont tantôt terrestres et tantôt aériennes, et qui fait le service d'une industrie encore à ses débuts.

Les entreprises qui occupent un tel personnel doivent faire une déclaration au Ministère de l'Air.

Le contrat de travail doit indiquer si l'employé fait partie normalement ou peut occasionnellement faire partie du personnel navigant défini par le décret.

D'autre part, bénéficie de ces dispositions le même personnel, lorsqu'il est transporté par aéronef pour l'exécution des fonctions définies plus haut (article 2, paragraphe 4). Ce qui prévoit une nouvelle catégorie de bénéficiaires : en effet, si les dispositions précédentes visent le personnel embarqué pour exécuter à bord ses occupations professionnelles, se rattachant à la navigation aérienne elle-même, il peut y avoir dans l'aéronef des membres du personnel de manœuvre n'ayant aucun rôle à bord, mais devant, pour exercer leurs fonctions en un autre lieu, se rendre en ce lieu par la voie aérienne ; ce qui peut arriver soit du fait de l'absence de tout autre moyen de transport ou de la nécessité d'un transport urgent : dépannage, escorte armée, etc... Se trouvent dans ce cas : le mécanicien à transporter de toute urgence, le pilote qui

doit remplacer au pied levé un collègue, empêché ou malade, le pilote qui apprend la route sur une ligne qu'il ne connaît pas encore, le personnel d'assistance pour la recherche des blessés, des morts, le rapport du courrier, le personnel d'accompagnement en cas de vol au-dessus de territoires dangereux. Mais il convient de limiter les possibilités d'application de cet article, ainsi faut-il réunir les trois conditions suivantes : compter au nombre du personnel énuméré à l'article premier, être victime d'un accident aérien tel qu'il est défini au paragraphe 3 de l'article 2, enfin, que le mode de transport ait été imposé pour l'accomplissement des fonctions de la victime.

Tels sont les membres du personnel navigant bénéficiaires éventuels de la loi.

L'accident aérien.

Il faut maintenant considérer ce que sera l'accident aérien.

L'article 2 du décret du 26 janvier 1929 dispose que, lorsqu'au cours d'un service aérien nécessité pour l'accomplissement de ses fonctions un membre des personnels énoncés sera atteint de blessures entraînant la mort ou incapacité à la navigation aérienne pour les titulaires des brevets obligatoires (pilotes, navigateurs, mécaniciens d'aéronef de transport public), ou, pour les autres membres de personnel, un taux d'invalidité au moins égal à 60 %, la victime ou ses ayants-droit ont droit à une allocation.

Cette allocation se cumule, le cas échéant, avec toute autre indemnité attribuée au titre de la législation sur les accidents du travail, mais non, comme nous l'avons dit, avec l'indemnité forfaitaire allouée par les Compagnies subventionnées, indemnité qui avait été obtenue par contrat, sur l'intervention de l'Administration.

Ainsi, elle est due : dans le cas de mort consécutive à un accident ; elle est due encore lorsqu'après constatation des blessures, le taux de l'invalidité, tel qu'il est fixé par la loi sur les accidents du travail, atteint au moins 60 % (il convient de remarquer qu'une telle invalidité implique nécessairement

l'inaptitude à la navigation aérienne pour le personnel navigant). Cette notion de l'inaptitude à la navigation aérienne correspond à celle de mise à la retraite qui a été adoptée dans le texte de la loi militaire.

Est défini comme accident aérien (paragraphe 5 de l'article 2 du décret de 1929) « tout accident qui se produit soit à bord d'un aéronef, soit en y montant ou en en descendant, soit sur le lieu de départ ou d'arrivée, mais uniquement, dans ce dernier cas, au cours des travaux et manœuvres nécessités par le départ ou l'arrivée sans qu'il soit d'ailleurs fait de distinction entre les départs et arrêts prévus et ceux qu'imposent les circonstances ».

C'était une tâche ardue que de définir l'accident aérien. Sera-t-il accident aérien tout accident produit par le fait d'une machine aérienne qui, une fois posée à terre, ou sur l'eau, n'est plus qu'une automobile ordinaire ou une simple barque ? Ou bien ne sera-t-il aérien que l'accident survenu dès qu'il y a activité aérienne ? Dès que la voiture fait preuve de dispositions spéciales et propres à la navigation aérienne ? Dans ce cas, le mécanicien qui met l'hélice en marche et qui est fauché par elle n'aura-t-il de recours qu'en vertu de la loi de 1898 ; et si l'avion qui n'a pas décollé prend soudainement feu et consume les pilotes et mécaniciens à bord, ou qui y montaient seulement ? La diversité des accidents est malheureusement infinie ; ils n'ont de commun entre eux que d'être provoqués par le service de la machine aérienne, qu'elle soit au sol ou dans l'air. Et c'est la définition la plus large qu'il a paru équitable de retenir, celle qui, justement, tient compte du lien qui unit les différentes espèces d'accidents et qui tient à la qualité aérienne de l'action principale du véhicule, de l'aéronef qui a été par ailleurs nettement défini déjà (1).

Mais, non seulement les suites d'accidents mortels ou graves sont couverts par la loi, mais également les décès ou invalidités provoqués par une maladie due manifestement aux pratiques exceptionnelles résultant du service aérien.

(1) Loi du 31 mai 1924, article 1^{er} « sont qualifiés d'aéronefs pour l'application de la présente loi, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ».

Dans ce cas les intéressés ou leurs ayants-droit doivent établir que la cause du décès ou de l'invalidité est due au service aérien (article 3). Ce n'est là que la reproduction adaptée de l'article 2, de la loi du 30 mars 1928, relatif aux militaires.

En outre, et suivant encore la loi des assurances militaires, l'article 3 stipule que nul ne pourra bénéficier de cette disposition si, pendant les six années qui précèdent le décès ou l'invalidité de l'intéressé, celui-ci n'a pas fait partie pendant trois ans au moins, des personnels définis plus haut, ou totalisé au moins 200 heures de vol. Il y avait là également lieu de prévoir les abus toujours à craindre. Au surplus, dans l'état actuel des connaissances sur les maladies professionnelles de l'aviation, il peut être affirmé, que, mises à part les épreuves à haute altitude, aucune maladie professionnelle grave n'a pu être relevée. Dans le cas d'invalidité due à ces maladies professionnelles, les allocations seront accordées suivant un taux fixé conformément aux barèmes annexés à la loi du 31 mars 1919 sur les pensions de guerre.

L'article 4 du Titre Premier du décret du 26 janvier 1929, fait remonter au 1^{er} avril 1927 la période antérieure au vote de la loi pour son application. Il ne fait que reprendre la date donnée par la loi sur les assurances militaires.

Titre II. — Allocations, Salaires. — Le Titre II est consacré aux dispositions relatives au taux des allocations avec pièces à produire.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, il a été admis que le Fonds de Prévoyance de l'Aéronautique Commerciale devait être géré par la Caisse des Dépôts et Consignations qui percevrait les primes nécessaires pour l'alimenter et paierait les allocations aux ayants-droit.

Les allocations dont il s'agit sont les mêmes que celles données par la loi du 30 mars 1928 ; la classification du personnel bénéficiaire en trois catégories, correspondant à celles d'officiers, de sous-officiers et de caporaux et soldats, a été faite en prenant comme criterium la rémunération annuelle, le chiffre de 25.000 francs, représentant, très approximativement, la solde globale de l'officier le moins rémunéré, et 15.000 francs celle du sous-officier le moins rémunéré.

Les indemnités sont allouées en cas d'invalidité à la victime ; et lorsque cette invalidité dépasse 70 % l'allocation est majorée par enfant mineur, vivant légitime ou naturel reconnu, de 25.000 francs, s'il s'agit d'une allocation de 100.000 francs et de 12.500 francs, s'il s'agit d'une allocation de 50.000 francs ou de 25.000 francs. Ce qui n'est que la reproduction adaptée des dispositions militaires.

En cas de décès, la veuve, sous les mêmes conditions que dans la loi militaire, et les ascendants, ainsi que les enfants mineurs, reçoivent une allocation :

a) pour la veuve, un capital égal à celui qu'aurait reçu la victime, sans qu'il soit tenu compte de la majoration pour enfants ;

b) pour chacun des enfants, 20.000 francs, somme portée à 30.000 pour les orphelins ou les enfants de qui la mère ne peut prétendre à allocation (divorcée, séparée de corps, mariage postérieur à l'accident) ;

c) pour les ascendants ayant droit à pension, dans les conditions du Titre III de la loi du 31 mars 1919, modifiée en 1927, 20.000 francs.

Mais ces indemnités ne sont pas dues si la victime elle-même a, avant son décès, perçu l'allocation à laquelle elle a droit (1).

Le salaire servant de base à la liquidation de l'allocation due à la victime, ou à sa veuve, est celui qui sert de base à la fixation de la rente attribuée en vertu de la législation sur les accidents du travail. Dans le cas d'accident ou décès consécutifs à un exercice prolongé de la navigation aérienne, (maladie professionnelle visée à l'article 3 du décret), l'allocation est déterminée d'après le salaire qui aurait servi de base à la fixation de la rente s'il s'était agi d'un accident du travail (article 6, B, § 6). Dans ce cas, les ayants-droit sont tenus de justifier de la rémunération totale perçue par la victime durant l'année qui a précédé la cessation de ses fonctions pour cause de maladie contractée en service aérien.

(1) Un même accident ne peut entraîner le versement de deux allocations différentes ; l'article 2 de la loi militaire dispose qu'il y a lieu « à une allocation une fois donnée ».

Lorsque le salaire ainsi déterminé est inférieur au salaire moyen des trois années précédant l'accident et la cessation des fonctions, il est fait état du salaire moyen de ces trois dernières années pour la fixation des allocations (1).

L'article 7 du décret énumère les pièces à fournir à l'appui de la demande de versement d'allocation et qui est instruite par la Caisse des Dépôts et Consignations. Figure notamment dans ces pièces une expédition de la décision qui a alloué à la victime ou à ses représentants une rente d'accident du travail.

La Caisse des Dépôts et Consignations liquide les allocations au vu des documents et, disposition notoire, elle peut consentir des avances immédiates aux ayants-droit lorsque l'accident est suivi de mort, sur la production d'une déclaration du chef de l'entreprise relatant les circonstances de l'accident et certifiant que l'accident est survenu en service aérien et que la victime faisait partie, normalement ou occasionnellement, du personnel navigant.

Titre III. — Le Titre III est consacré aux dispositions concernant les cotisations du personnel et les contributions des employeurs.

La loi du 30 mars 1928, à son article 5, nous l'avons vu, avait décidé que « les primes nécessaires à alimenter les fonds servant à payer les allocations seraient supportées, pour 2/3 par les entreprises, pour 1/3 par le personnel ».

Nous avons vu que, pour les militaires, le fonds de prévoyance devait être constitué par le versement mensuel à la Caisse des Dépôts et Consignations d'une fraction des indemnités de fonction ou pour risques professionnels, dont bénéficient les pilotes militaires. La loi de 1928 a donné la proportion, quant au personnel civil, mais a laissé le soin au Ministre intéressé de fixer chaque année la quotité des versements eux-mêmes.

(1) Il s'agit d'un correctif nécessité par le système particulier de rémunération en faveur du personnel navigant. Etant donné que la rémunération des pilotes comporte un élément fort élevé, constitué par les primes de vol qui varient indépendamment de la volonté de l'employé et de l'employeur, il y avait lieu de prévoir le décompte de ces primes dans le total du salaire envisagé.

Les cotisations du personnel civil sont prélevées, au fur et à mesure des paiements, sur les salaires, primes et indemnités qui lui sont alloués ; il y a lieu de compter également et pour leur valeur exacte, les avantages en nature qui lui sont concédés ; sauf bien entendu, les allocations ayant un caractère de remboursement au compte de dépenses spéciales imposées par l'employeur.

Afin de répartir équitablement la charge sur les membres du personnel pratiquant occasionnellement la navigation aérienne, il a été décidé que la cotisation de l'employeur et de l'employé serait calculée d'après le nombre d'heures de vol effectuées, toute fraction d'heure comptant pour une heure.

La quotité du prélèvement à effectuer sur les indemnités allouées au personnel militaire (1), au profit du Fonds de Prévoyance a été fixée pour l'année 1929 par le décret du 13 Septembre 1929 (J. O. du 17 septembre 1929) à 11 % des indemnités.

Le décret fixant le taux des primes à payer par les assujettis au Fonds de Prévoyance de l'Aéronautique Commerciale a été signé le 9 avril 1929, (J. O. du 10 Avril). A dater de ce jour le Fonds de Prévoyance était non seulement en mesure d'effectuer des paiements mais il commença d'être alimenté par les versements des assujettis.

Pour les navigants habituels : prime de 10 % sur la rémunération globale.

Pour les navigants occasionnels prime horaire de 15 francs.

Les taux ne sont valables que pour la seule année 1929 et seront révisés à nouveau pour chaque année nouvelle.

Ils ont été maintenus pour l'année 1930. Toutefois, il a été signalé qu'il y a une rupture dans les proportions des primes versées par les employés fortement rémunérés eu

(1) Différentes indemnités ont été attribuées aux fonctionnaires et agents civils ainsi qu'aux douaniers et agents auxiliaires des services civils de l'Air et de la Marine, soumises à prélèvement au profit du Fonds de Prévoyance :

Décret du 20 mars 1925 modifié par décrets du 29 décembre 1925 et 1^{er} mai 1927, Décrets du 9 mars 1928, 15 juin 1929 (indemnités des risques). Décret du 15 mai 1924 (modifié le 1^{er} mai 1927). Indemnités journalières aéronautique. Décret du 23 août 1927 pour les agents techniques de la Marine. Arrêté du 26 avril modifié le 8 février 1929) par les services de la Marine.

égard à l'indemnité fixe qu'ils touchent en cas d'accident. Les employés à forte rémunération peuvent se plaindre de la participation très lourde qu'ils doivent assurer, sans avoir à attendre aucun relèvement du capital versé. Mais il était difficile de rendre les primes proportionnelles à ce capital ; une solution paraissait admissible : c'était de fixer un plafond au-delà duquel la rémunération des employés serait affranchie de primes. Le chiffre de 75.000 francs a été adopté pour l'année 1930.

Le montant des primes est versé par les employeurs à la Caisse des Dépôts et Consignations dans les deux mois qui suivent l'expiration du trimestre auquel elles se rapportent. Le versement doit être accompagné d'une déclaration conforme au modèle établi par la Caisse des Dépôts et Consignations.

Comme nous l'avons vu, les entreprises sont astreintes à déclarer le personnel qu'elles emploient lorsqu'il est susceptible d'entrer dans les cadres de la loi de 1928. Les livres de paye et les pièces de comptabilité peuvent être vérifiés sur place par la Caisse des Dépôts et Consignations.

Le Titre III donne encore la constitution de la commission qui doit chaque année fixer le taux des primes versées au Fonds de Prévoyance. Cette Commission comprend : Un Conseiller d'Etat Président, un Directeur de l'Air, le Directeur Général de la Caisse des Dépôts et Consignations, un chef de bureau de la Caisse des Dépôts, un Directeur du Travail et des Finances, enfin, deux représentants du personnel navigant, désignés par l'Air.

Titre IV. — Le Titre IV du décret du 26 janvier 1929 comprend deux articles (15 et 16) ; l'article 15 est relatif aux opérations des recettes et des dépenses du Fonds de Prévoyance. Les recettes sont constituées : 1° par le produit des primes, 2° le montant des dons et legs, 3° les revenus et arrérages et le remboursement des valeurs acquises à l'aide des disponibilités, 4° des recettes accidentelles. Les dépenses sont constituées par les allocations versées aux bénéficiaires et les frais de fonctionnement du fonds.

Telles sont les règles qui déterminent l'économie du sys-

tème des assurances aériennes. Il nous a été donné de voir qu'elles ont utilisé largement les projets antérieurs à la loi du 30 mars 1928.

En résumé, les assurances aériennes ont pour caractères particuliers :

De ne pas être à proprement parler une institution d'assurance,

D'être constituées par des allocations forfaitaires en capital,

De se cumuler avec les rentes allouées en vertu de la loi de 1898 (1),

De ne pas faire obstacle à toute assurance complémentaire qu'il plairait à l'entrepreneur et à l'employé de souscrire en faveur de celui-ci (2).

De ne s'appliquer qu'aux salariés, laissant leurs propres assureurs (3) les touristes aériens et les entrepreneurs exécutant par eux-mêmes, ainsi que les employés d'entreprises non commerciales.

Rétroactivité de la loi. Application aux grands mutilés. — Nous avons vu que la loi du 30 mars 1928 portait effet rétroactivement jusqu'au 1^{er} avril 1927 (art. 15). Cette date, *a priori*, arbitraire, avait causé quelque surprise ; elle s'était imposée au Ministre de l'Air pour l'application au personnel civil ;

(1) Si l'on n'a pas retenu le cas de l'incapacité temporaire, c'est que les statistiques révèlent comme extrêmement rares les accidents ne causant qu'une incapacité minime. Ajoutons qu'il faut prouver l'allocation en vertu de la loi de 1898 pour avoir droit à l'assurance aérienne. Toutes contestations seront réglées par les mêmes tribunaux que pour les contestations naissant de l'application de la loi de 1898. Ainsi qu'en matière d'accident du travail, la disparition de l'aéronef est assimilée à l'accident (Art. 91 du Code Civil et loi du 31 mai 1924 (article 59).

(2) Les crédits prévus et demandés se sont élevés à 1.800.000 pour les « grands mutilés ». Projet de loi N° 1241 annexé au P. V. de la séance du 8 février 1929.

Il est difficile de donner des chiffres exacts et suggestifs pour un système qui n'est entré en vigueur que le 13 avril 1929. Les résultats acquis sont sans grande valeur d'enseignement pour les périodes à venir.

Toutefois, voici les chiffres soumis à la Commission réunie à la fin de l'année 1929 pour la révision du taux des primes :

Primes perçues, du 18 avril 1929 au 30 septembre 1929 : 823.343 fr., 57.

Ce qui donne pour une année une recette de 1.800.000 francs.

Indemnités versées pour accidents survenus entre le 1^{er} avril 1927 et le 18 avril 1929 : 2.200.000 francs, soit, approximativement, pour une année : 1.100.000 francs.

L'on pourrait prévoir ainsi un excédent des recettes sur les dépenses de l'ordre de 700.000 francs.

(3) Cette expression prête facilement prise à critique ; elle est d'usage et c'est ce qui nous la fait admettre ; nous signalons qu'il serait juste de dire : les touristes gardent la charge des risques qu'ils encourent.

toutefois, le Ministre de l'Air n'avait pu méconnaître le sort douloureux des victimes d'accidents, non mortels, antérieurs au 1^{er} avril 1927 et que rien, sinon une plus longue souffrance ne distinguait des autres victimes. A ces pilotes n'étaient allouées que des pensions militaires ou des rentes d'accidents du travail, également insuffisantes. Aussi le Ministre de l'Air devait-il personnellement s'entremettre afin que ces grands mutilés obtinssent une extension en leur faveur du régime de la loi de 1928. Le nombre de ces grands mutilés ne dépassait pas 30. Le 30 mars 1929 fut voté l'article unique d'une loi ainsi conçue : Article unique : « L'article 15 de la loi du 30 mars 1928 relative au statut du personnel navigant de l'Aéronautique est complété comme suit : Pourront prétendre au bénéfice desdites indemnités les personnels susvisés qui, à raison d'accidents aériens antérieurs au 1^{er} avril 1927, mais survenus hors le cas de participation à des opérations de guerre, sont titulaires soit d'une pension de retraite pour infirmité, soit d'une rente d'accident de travail correspondant dans l'un et l'autre cas à une invalidité au moins égale à 75 % ».

Cette juste réparation était accordée aux grands mutilés à titre purement personnel. L'exclusion des veuves et ayants-droit se justifiait du fait que les finances publiques faisaient tous les frais des allocations qui n'étaient plus dès lors basées sur le principe de la mutualité. Ce n'était pas une assurance, mais une allocation exceptionnelle, dont au surplus le principe demeure incontestable (1).

De là, souhaiter une rétroactivité plus complète demeurerait aisé. Cette suggestion fit l'objet d'un projet de loi qui assurait le bénéfice de l'assurance aérienne, sous les mêmes conditions que pour les grands mutilés, jusqu'aux débuts même de l'aviation. Ce projet a été déposé par M. Bouesse, député, et plusieurs de ses collègues (17 juillet 1929, N° 2089). Il est ainsi rédigé : « Pourront également prétendre au béné-

(1) On remarque que la proposition contenue dans les projets Flandin relatifs à l'allocation d'une pension pour services prolongés avait été abandonnée ; elle ne s'imposait pas au même titre que l'indemnité pour accident ; d'autre part, la critique avait été déjà faite contre la Caisse des Invalides de la Marine de couvrir en même temps le risque accident et l'allocation de la pension d'ancienneté ; au surplus la question n'était pas de créer la rente d'ancienneté.

fice de l'indemnité les ayants-cause des personnels susvisés personnels des armées de terre et de mer — personnel civil) qui sont morts de blessures ou de suites de blessures reçues au cours d'accidents survenus antérieurement au 1^{er} avril 1927, mais hors le cas de participation à des opérations de guerre ».

Assurances des pilotes, boursiers et divers. — La loi de 1928 ne s'applique, nous l'avons vu, qu'aux seuls pilotes salariés. Elle laisse en dehors d'elle les pilotes de tourisme et les exploitants d'aéronefs qui sont leurs propres assureurs, lorsqu'ils exécutent eux-mêmes leurs travaux. Outre ces deux catégories, ne sont pas visés par la loi : les pilotes de réserve qui fréquentent les centres d'entraînement, ni les boursiers pilotes dépendant de l'armée.

En ce qui concerne ces derniers intéressés, ils ne sont pas couverts par la loi de 1928 et ne bénéficient que d'allocations forfaitaires spéciales du Ministère de l'Air (instruction N° 5078/A. N. P. 3 mil. du 6 juin 1929) ; en cas de décès : 10.000 francs pour les pilotes célibataires et sans charge de famille ; 30.000 francs dans le cas contraire ; 50.000 francs en cas d'incapacité totale et permanente ; une fraction de ce capital en cas d'invalidité partielle et permanente. L'invalidité est basée sur le barème de 1919 fixé par l'instruction N° 831 C/7 du 10 juillet 1919 (ce qui ne correspond nullement à la loi du 31 mars 1919) (1).

En ce qui concerne les pilotes fréquentant les centres d'entraînement, ceux-ci ne peuvent bénéficier des dispositions de la loi puisqu'ils ne font pas partie du personnel navigant tel qu'il est défini par la loi. Mais le but visé a été atteint d'une autre manière : il est prescrit à toutes les Compagnies concessionnaires pour l'exploitation et la Direction des Centres d'entraînement de souscrire des assurances auprès d'une

(1) Ne sont pas garantis les accidents survenus pendant des vols autres que des vols d'instruction. Ceux qui surviennent du fait d'acrobaties à moins de 500 mètres de hauteur (imprudence et faute) les accidents volontaires ou causés par l'inobservation des consignes ; les accidents et maladies étrangers au vol survenus pendant la période d'instruction.

Compagnie privée. Les entrepreneurs contractent donc une police d'assurances ayant pour objet :

a) De garantir leur responsabilité et celle du personnel navigant ;

b) de garantir des allocations forfaitaires en cas d'accident, assurant en cas de mort : 75.000 francs aux ayants-droit, selon l'échelle ordinaire ; en cas d'invalidité permanente totale : 100.000 francs au pilote ; en cas d'incapacité temporaire une allocation quotidienne de 30 francs jusqu'à concurrence de 300 jours.

Nous n'estimons pas avoir épuisé par cette étude des assurances aériennes, nécessairement rapide, les problèmes dignes d'attention qu'elles soulèvent, mais nous avons du moins exposé, dans son état actuel, le système des assurances aériennes en ce qui concerne l'ensemble des gens de l'air, civil et militaire. Ce système n'est pas né d'un seul jour, il a des précédents ; il a sur eux l'avantage d'être simple et efficace, d'entraîner des règlements presque immédiats et d'être le moins coûteux pour les intéressés.

Il y aurait lieu d'envisager en outre le domaine d'application de la loi ; la sanction à donner aux obligations qu'impose aux employeurs le décret du 26 janvier 1929 et qui pourrait être apportée par une modification à la loi fondamentale de la navigation aérienne : loi du 31 mai 1924 ; la nécessité de la publication dans les locaux des compagnies de navigation aérienne du règlement d'administration publique ; l'examen de l'influence de la fraude et de la faute lourde dans le règlement des indemnités (faute de l'employeur, fraudes dans les déclarations des salaires) ; enfin l'insaisissabilité et l'incessibilité des allocations qui pourraient faire l'objet d'une disposition législative. D'autre part, les milieux intéressés avaient manifesté la tendance d'intégrer dans le personnel navigant les parachutistes eux-mêmes et l'on a pu se demander suivant quel mode ceux-ci adhéreraient au Fonds de Prévoyance. Il a été admis sur ce point à la fin de l'année 1929, par la Commission chargée de fixer chaque année le taux des primes, que les parachutistes faisaient partie du personnel navigant ; la

prime à verser par le parachutiste est égale à 100 francs par descente.

La loi est toute nouvelle, il n'y a encore pas eu de jurisprudence à son sujet, mais son application, au fur et à mesure, révélera certainement différentes difficultés qui ont échappé aux rédacteurs du texte et qui ne seront pas indifférentes aux théoriciens de l'assurance.

Quoi qu'il en soit et dès maintenant, les professionnels de l'aviation y trouvent une satisfaction et un apaisement certains ; toutefois, l'assurance aérienne ne constitue qu'une partie, importante certes, dans l'organisation d'un statut professionnel complet. Nous allons étudier quelques-unes des suggestions que présentent encore les associations professionnelles en vue d'obtenir un système bien ordonné d'organisation et de défense professionnelles.

★
★★

Les Garanties professionnelles du Personnel navigant

Nous avons vu les garanties du personnel navigant dans le cas d'accident grave ou de mort, survenus dans l'exercice de la profession. L'assurance aérienne constitue, nous l'avons dit, une garantie de sécurité matérielle extrêmement importante. Toutes autres demandes du personnel navigant ne pourraient tendre qu'à des améliorations du statut professionnel, portant sur des points de détails, des aspects secondaires. En effet, la profession, disons-le, en bref, nourrit bien son homme ; il serait possible aux gens de l'air d'assurer leur avenir en prélevant eux-mêmes sur leurs salaires une somme suffisante pour constituer un capital utilisable à la fin de leur carrière active ; l'avenir de leur famille est certain dans le cas d'accident malheureux. Tout paraîtrait, à un examen superficiel, pour le mieux dans la meilleure des professions.

Malheureusement il n'en est pas ainsi, et pour de nombreuses raisons inhérentes à la fonction elle-même. Nous avons vu, au Chapitre Premier, les points sur lesquels por-

taient les revendications des gens de l'air ; bien qu'ayant obtenu satisfaction en ce qui concerne les assurances aériennes, le personnel navigant souffre encore d'incertitudes graves dans l'exercice même de la profession. Il voit en effet s'affirmer un déséquilibre dangereux entre le recrutement du personnel aérien et son placement, d'où résulte une concurrence déloyale, presque au sein même de la profession ; enfin, le personnel n'a aucune garantie de stabilité et la profession aérienne est une des plus incertaines qui soient, à ce point de vue. Que deviendront, même au-delà du plan purement professionnel, les gens de l'air qui ne pourront plus se placer, faute d'emploi vacant, faute de capacité physique ?

Aussi allons-nous porter maintenant notre examen sur les sujets suivants : Recrutement et placement du personnel aérien, retraites, emplois réservés, non pour résoudre hâtivement des questions qui méritent des études portant sur de nombreuses années, mais pour marquer quelques points d'un intérêt incontestable et sur lesquels il serait désirable que l'attention des autorités se portât.

Recrutement et placement. — Nous ne voulons pas revenir ici sur les conditions du travail aérien, mais envisager plus généralement comment s'assure, en nombre, le recrutement du personnel aérien. La presque totalité des pilotes professionnels en France est recrutée parmi les pilotes militaires qui, ayant achevé leur temps, passent à l'aviation civile, nantis de leurs brevets et d'une expérience déjà sérieuse. Hors le placement dans l'aviation civile, mise à part la profession militaire elle-même, ce qui n'est pas en cause, un pilote militaire ne peut songer à tirer des moyens de subsistance de sa capacité en matière aérienne. Si l'on compte qu'il y a en chiffres ronds 200 pilotes employés en service sur les lignes commerciales (1) qui d'ailleurs, ne se renouvellent que par fraction minime annuellement, et qu'il sort chaque année, à peu près, 170 à 190 pilotes confirmés des formations militaires, l'on peut se demander où, dans quel emploi, dans quelle compagnie, ces

(1) Ils seraient 250 inscrits aux registres de l'Association professionnelle pour 1930.

nouveaux pilotes civils, qui, au moment de leur engagement songeaient au débouché futur que leur offrirait l'aviation privée, pourront se placer. Ces pilotes sont ainsi tentés de louer leurs services au rabais, si l'on peut ainsi dire, ce qui permet à certaines Compagnies l'utilisation d'effectifs peu exigeants au point de vue de la rémunération et facilement remplaçables ; quant aux pilotes anciens dans la Compagnie, ils risquent de se voir évincés, quelle que soit leur capacité professionnelle, par ces nouveaux venus, peut-être excellents.

Telle est la situation dont se plaignent actuellement nombre de pilotes professionnels adonnés par choix et nécessité à la navigation aérienne ; ils souhaiteraient qu'intervienne l'autorité administrative afin d'assurer une stabilité nécessaire au bon recrutement et au bon exercice de la profession. Mais on ne conçoit que difficilement l'intervention de l'Administration en cette matière. En effet, il est impossible de concéder à des pilotes une sorte de privilège qu'on n'a jamais vu appliquer jusqu'à ce jour qu'aux seuls fonctionnaires servant directement l'Etat ; or, dans le cas étudié, les pilotes servent des compagnies, privées, bien que soumises au contrôle de l'Etat, et n'exécutant en aucun sens ce que l'on est convenu d'appeler un service public. Si un statut d'admission et d'avancement devait être fixé pour la profession aérienne, l'on irait à l'encontre d'un sentiment qu'il est désirable de faire naître ou d'affirmer, à savoir : l'émulation. D'autre part, dans une profession où le coefficient de valeur personnelle est encore aussi important, il peut être dangereux de l'annihiler *a priori*, comme ce serait faire que de déterminer invariablement les conditions d'engagement et d'appréciation en ce qui concerne les compagnies employeuses elles-mêmes. Il est certes regrettable que l'on puisse voir certaines Compagnies sembler se faire un jeu de ne garder à leur service des gens de l'air que très peu de mois ; mais elles ont encore une apparence de raison en ce que ces pilotes peuvent, à l'épreuve, se montrer inaptes, ou mal adaptés à leur service. La chose est plus grave lorsque ce sont d'anciens pilotes de la Compagnie qui se trouvent évincés ; mais il est impossible d'empêcher une exploitation quelconque à fin commerciale de renvoyer qui ne lui

convient plus, quelque prétexte invoqué que ce soit, sous réserve de toutes indemnités dues de droit. On pourrait invoquer le fait que l'Etat contrôle les qualités des pilotes, qu'il patronne manifestement, et coûteusement pour lui, l'aviation commerciale ; mais il y a d'autres professions dont l'accès n'est possible que sur production d'un titre d'Etat : le barreau, la médecine, en fournissent l'exemple ; par ailleurs, bien que l'autorité contrôle les capacités de tout conducteur d'automobile, elle ne s'est jamais engagée à fournir le placement des chauffeurs professionnels.

A supposer que l'Etat introduise dans les clauses du cahier des charges des Compagnies subventionnées la nécessité d'un statut professionnel, prévoyant les conditions d'accès, d'avancement du personnel, il marquera d'une façon fâcheuse une intrusion peut-être excessive dans le fonctionnement des Compagnies de navigation aérienne ; il est de l'intérêt bien compris des Compagnies elles-mêmes de garder à leur service les pilotes qui les ont déjà servies avec dévouement et en donnant toute satisfaction ; l'aviation commerciale est encore trop peu stable pour qu'on puisse lui imposer toutes les charges que peut supporter aisément une activité florissante et sûre de ses moyens. Quant en ce qui concerne les pilotes anciens que la Compagnie est obligée de remercier pour des raisons d'insuffisance professionnelle tenant à l'âge, à la fatigue, à la maladie, il y a lieu de chercher dans quelle mesure et par quels moyens l'on pourrait pourvoir à leur avenir.

Retraites. — La question importante et débattue des retraites est dominée par deux notions fondamentales ; d'une part, la vie active des gens de l'air, du point de vue professionnel, est courte : 8, 10, 15 ans au plus, suivant les lignes, suivant les efforts fournis ; d'autre part, si les gens de l'air, les pilotes et navigateurs — les mécaniciens et autres salariés étant hors de cause puisque leur travail n'est influencé par aucun caractère proprement aérien — gagnent largement leur vie et s'il paraît normal de leur demander à eux-mêmes de s'assurer leur sortie de la profession, il n'est pas moins certain que c'est leur demander un effort nettement impossible.

Nous ne reviendrons pas sur la durée du service effectif des pilotes ; il est notoire en effet que les efforts fournis réduisent des deux tiers la durée du travail des pilotes, au regard de la majorité des autres professions. Le constater n'est pas assez dire ni faire ; il faut envisager au-delà et s'efforcer de conserver utiles à la société des énergies qui, bien que diminuées, peuvent être encore heureusement employées ; du moins faut-il leur éviter la recherche d'un métier nouveau où pour eux tout serait à recommencer depuis les éléments ; il faut aussi prévoir qu'ils pourront pendant un certain temps ne pas trouver à s'employer ; il faut également prévoir qu'ils ne pourront pas s'employer avec tout le fruit désirable ; en un mot il faut lutter contre le déclassement.

Nul ne leur marchandera l'allocation de la retraite ; mais il faut l'assurer avec la collaboration des intéressés eux-mêmes ; il importe de les conduire et non de satisfaire leurs désirs d'une façon magique, parce que, comme nous l'avons dit au début de ce chapitre, les pilotes ne savent pas et ne peuvent que difficilement penser eux-mêmes à l'avenir. Dans une profession aussi pénible à exercer, avec la crainte d'un accident grave toujours possible, le pilote ne songe qu'à se procurer immédiatement toutes les satisfactions que son salaire lui permet ; d'ailleurs les frais mêmes que la profession impose ne peuvent être que rarement éludés : doubles domiciles, vie de bars, distractions, etc... sont de rigueur, le plus souvent ; qui oserait le leur reprocher ?

Toutefois, la difficulté la plus réelle vient de ce que les pilotes ont, dans leurs projets, soumis des exigences un peu lourdes. Le minimum du montant de la retraite leur paraissait devoir être fixé à 1.000 francs par mois. C'est grandement plus que ne peuvent espérer les membres d'aucune autre profession, même aussi nécessaire, même bien plus nécessaire : mineurs, marins, tous ouvriers de professions manuelles, etc... (loi du 31 mars 1910 — ordonnance de 1673, créant la Caisse des Invalides de la Marine). Même après réajustement, les capitaines au long cours ne pourront recevoir qu'une retraite à peine supérieure à 6.000 francs par an ; les chiffres que

donnent toutes les institutions de retraite professionnelles actuelles sont encore inférieurs.

De quelle manière ces retraites seront-elles constituées ? L'effort ne peut être fourni par l'Etat seul, mais également par les pilotes, les navigateurs et les autres membres intéressés. Au moyen de retenues sur les salaires, de cotisations imposées aux Compagnies, éventuellement de subventions de l'Etat, il devrait être possible de constituer une caisse, annexée ou non au Fonds de Prévoyance déjà existant, et assurant l'allocation d'une certaine somme en capital à tous les anciens participants, en proportion du nombre d'années de service et des titres des ayants-droit. Ces pensions seraient incessibles et insaisissables, sauf pour dettes envers l'Etat et dettes alimentaires, suivant le droit commun.

C'est le seul système compatible avec l'allure d'esprit et de vie des pilotes ; basé sur le principe de versements exécutés par les intéressés, il ne choque aucunement l'équité : mieux rémunérés que la plupart de ceux qui louent leurs services, il leur est loisible de constituer des pensions de taux plus élevés.

Mais indépendamment de ces retraites, il y a lieu de se demander si les compagnies elles-mêmes, et, en un certain sens les services de l'Etat, ne pourraient pas faire place à certains pilotes ayant achevé leur temps d'activité professionnelle, soit dans les bureaux, soit dans d'autres emplois pour lesquels ils seraient aisément qualifiés. Rappelons un des vœux présentés par les associations professionnelles :

« Tout pilote professionnel de lignes aériennes aurait
« droit au bout de cinq années de vol régulier dans les Com-
« pagnies à être admis dans les services officiels. Si, pour une
« raison d'ordre médical (accident, incapacité profession-
« nelle, dépression morale) le pilote était obligé d'interrom-
« pre son service avant cette période de cinq années, il pour-
« rait, après avis de la Commission médicale, au même titre
« que ses camarades atteints par cinq années de service, être
« admis dans un emploi des services officiels de la Naviga-
« tion Aérienne ».

Il apparaît tout d'abord que deux catégories de pilotes pourraient être appelées à bénéficier de certains avantages pour l'obtention d'emplois administratifs.

En premier lieu ceux qui auraient accompli cinq années de vol régulier et qui auraient effectué dans cette période un minimum de 1.000 heures de vol par exemple, au service des Compagnies. Il semble en effet qu'un pilote qui aurait volé moins de 1.000 heures, si l'on raisonne sur ce chiffre arbitraire, ne pourrait pas être considéré comme ayant effectué un service régulier.

En second lieu, les pilotes victimes d'accidents n'entraînant pas allocation d'indemnité au titre de l'assurance, même s'ils n'avaient pas accompli le nombre d'heures de vol requis.

Les emplois dont l'accès pourrait être facilité aux pilotes réunissant les conditions nécessaires pourraient être choisis parmi les catégories suivantes :

Gardiens de terrain, contrôleurs de la navigation aérienne, chefs de halte, fonctions administratives diverses.

Mais nous estimons qu'il serait néfaste pour ces professions d'admettre de semblables dispositions. En effet ces emplois sont actuellement tenus par des fonctionnaires entrés normalement dans les cadres et qui pourraient eux-mêmes invoquer contre les pilotes l'argument du premier occupant et du statut délibérément choisi, comme opposent les anciens pilotes aux nouveaux venus dans la profession. Au surplus, la qualité d'ancien pilote ne confère nullement la capacité pour tels emplois ; il y a lieu de la prouver ou de l'acquérir, et nous savons déjà que le niveau normal des études des gens de l'air est loin d'autoriser une confiance aveugle sur ce point.

Aussi estimons-nous qu'il faut rejeter les demandes tendant à l'incorporation de gens de l'air dans de telles carrières administratives ; tout au plus pourrait-on concevoir, à titre de mesure de faveur, le recul de la limite d'âge d'un nombre d'années égal aux années de vol effectif accompli au service des Compagnies ; ce qui n'empêche aucunement les Compagnies d'admettre ces avantages au bénéfice de leurs anciens pilotes si elles croient ces pilotes susceptibles de leur rendre

d'effectifs services dans des branches différentes ; ce qu'il appartient aux intéressés de démontrer.

Pour les mêmes raisons d'équité élémentaire, nous estimons qu'il convient de rejeter les vœux quelque peu incohérents des associations tendant à ce que « les années passées au service de la Compagnie soient comptées comme ancienneté dans les services officiels ». Car il y a loin des services de pilote librement consentis et fortement rémunérés aux services militaires obligatoires et gratuits ou aux services d'administration mal rémunérés de l'Etat, qui seuls jusqu'à présent ont pu être comptés pour l'ancienneté et la retraite (Loi du 8 juin 1853).

Notons toutefois qu'il a été admis que dans les concours en vue de l'admission aux emplois de chef de halte stagiaire du Service de la Navigation Aérienne « une majoration de points serait accordée aux candidats possesseurs d'un brevet aéronautique, brevet de pilote, brevet d'observateur, brevet de bombardier ou de mitrailleur ».

En outre, « après cinq ans de service et un minimum de 500 heures de vol, accomplies dans les Compagnies de Navigation Aérienne, les pilotes de ces Compagnies pourront être admis par le Ministre chargé de l'Aéronautique et des Transports Aériens à prendre part au concours sans condition de présentation de diplômes, la limite d'âge prévue étant reculée du temps de service accompli comme pilote dans lesdites Compagnies de Navigation Aérienne.

Une majoration de points fixée par arrêté sera accordée à ces candidats ».

Compétence et procédure.

Telles sont les revendications secondaires du personnel navigant à l'heure actuelle. Nous aurions ainsi terminé l'étude de la condition professionnelle et administrative des gens de l'air si nous n'avions cependant le dessein d'ajouter quelques mots au sujet de la compétence de certains tribunaux en ce qui concerne les litiges entre employeurs et employés aériens. D'une part, sur ce point, le code de travail maritime nous

présente un modèle qu'on ne peut négliger, d'autre part les gens de l'air ont eux-mêmes souvent manifesté le vœu d'être jugés par des tribunaux spéciaux.

A défaut de règles particulières, c'est le droit commun qui s'applique, c'est-à-dire que les tribunaux compétents en première instance sont les conseils de Prudhommes, ou les tribunaux ordinaires, lorsque le chiffre de la demande est supérieur à 2.000 francs, en ce qui concerne tous différends qui peuvent s'élever à l'occasion du contrat de louage. La compétence *ratione personnae* est fixée, pour le travail dans un établissement, par la situation de cet établissement, et pour le travail en dehors de tout établissement, par le lieu où l'engagement a été contracté (art. 79 du Code de Travail, L. IV — T. I.).

Si nous considérons la procédure et les règles de compétence admises en droit maritime, nous constatons que les litiges relatifs aux contrats d'engagement sont portés devant le juge de paix, après tentative préalable de conciliation devant l'administrateur de l'inscription maritime. Le juge de paix connaît des litiges en premier et dernier ressort jusqu'à la valeur de 1.500 francs, à charge d'appel devant le tribunal civil au-delà.

Les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines sont soumis à la juridiction commerciale.

Si l'on transposait ces règles en matière aérienne, ce que bien des gens de l'air ont estimé désirable, on se demande qui représenterait le premier organe de conciliation ; d'autre part, il s'agira toujours de litiges supérieurs à 1.500 francs, étant tenu compte des salaires élevés des employés ; en conséquence il est à peu près impossible d'envisager en ce chapitre, comme dans tous les précédents, un calque pur et simple de la chose maritime.

En ce qui concerne la compétence *ratione personnae*, voyons ce que donne le droit maritime : en France et en Algérie le juge compétent est celui du port où naît le litige ; dans les autres cas la compétence appartient au juge soit du lieu du domicile, soit du lieu de résidence du marin, soit celui

du port où la résidence momentanée est située, si c'est l'armateur qui soulève la contestation ; dans le cas où c'est le marin, le juge compétent est celui du lieu du principal établissement, ou de l'agence, ou du lieu du port d'attache du navire. Cela fait beaucoup de juges compétents et facilite d'ailleurs les actions et assure l'exercice aisé de la justice.

Mais comment se passent les choses en matière aérienne ?

Il n'y aura pas, du fait même de la brièveté du voyage aérien, d'action en justice en cours de route. Les actions devraient pouvoir être normalement intentées, si toutefois l'on voulait admettre des règles particulières de compétence pour les gens de l'air, soit au lieu d'exécution habituel du travail, soit au lieu de conclusion du contrat, soit au lieu du domicile du défendeur, ou de sa résidence habituelle, qui se confondra le plus souvent avec le lieu d'exécution du contrat, en ce qui concerne le pilote.

Certaines Compagnies ont d'ailleurs pressenti des difficultés nombreuses, toutes les fois qu'il y aurait lieu à discussion pour l'exécution des contrats de travail et introduit, pour y parer, une disposition particulière dans les contrats d'engagement pour les contestations internationales, et valables, à plus forte raison, pour les contestations en France. Nous relevons la formule suivante dans un contrat :

« *Attribution de juridiction.* — En raison du caractère international de l'exploitation de la Compagnie et de la nécessité absolue d'unifier le statut de tout le personnel d'un certain rang (?), les tribunaux français du Département de la Seine seront seuls compétents pour connaître de toutes les difficultés qui pourraient s'élever pour quelque cause que ce soit entre la Compagnie et les pilotes résidant en France ou à l'étranger ».

La règle contractuelle ainsi admise, limitée d'ailleurs à la détermination de la compétence pour le respect des droits acquis, évite bien des difficultés, toujours possibles en matière internationale où les obligations et leur exécution constituent une des parties les plus délicates du conflit des lois.

CHAPITRE VI

Conflit de Lois

Validité en France des brevets étrangers ;

Validité à l'étranger des brevets français

Le propre de la locomotion aérienne c'est d'être internationale ; les transports aériens ne sont effectifs qu'à condition d'être exécutés sur de longs itinéraires, et, la place étant limitée en Europe, ces itinéraires tendent à emprunter l'espace aérien de nombreux Etats différents. Une aviation qui se bornerait à relier les métropoles à leurs colonies est difficilement concevable ; pour unir la France à Madagascar, en tout état de cause, il faut survoler des territoires belges ou anglais ; et c'est une des caractéristiques notables du droit aérien d'avoir vu les réglementations internationales, sinon précéder les législations internes, du moins marcher de pair avec elles.

Dans le cadre de notre étude, quelque étroit qu'il soit, nous pouvons cependant marquer bien des difficultés que l'absence d'entente internationale pourrait aisément susciter.

Nous avons vu à quelles conditions devait répondre, en France, un homme désireux d'être pilote, navigateur ou mécanicien. Mais le brevet qu'il obtient est nécessairement de validité très restreinte. Il s'attache en effet une sorte d'intérêt d'ordre public à ce que, dans un Etat donné, tous les individus qui auront à un certain moment, dans les limites de cet Etat, à exécuter telle ou telle fonction réglementée, offrent les mêmes garanties, qu'ils soient ou non ressortissants de cet Etat ;

l'usage d'un appareil aussi facilement désastreux qu'un aéronef ne peut être accordé qu'à celui qui, au regard de ceux qui peuvent avoir à subir ses effets, présente des qualités certaines de pondération et d'habileté. Il semblerait que les brevets de pilote et d'homme d'équipage aérien devraient être appréciés par les autorités de chaque Etat survolé ; s'il en était ainsi, un Français se rendant par la voie des airs à Saïgon devrait être titulaire de brevets français, italien, grec, turc, anglais, persan et siamois. Mais cette règle aurait toute la naïveté d'une excessive logique ; elle serait difficilement applicable. Aussi est-il admis dans la majorité des cas pratiques, que tout voyageur occasionnel, pilotant un aéronef de sa nationalité, peut passer dans l'atmosphère de différents pays, à condition qu'il soit muni de son propre brevet.

Mais il était aisé de dire qu'il ne pourrait s'agir d'une semblable tolérance lorsque le cas se présenterait d'un pilote étranger, muni d'un brevet étranger et désireux de conduire dans un Etat dont il n'est pas le ressortissant, à titre habituel, un aéronef immatriculé dans son propre pays, ou dans le pays où il se trouve résider. C'était poser la question de savoir si, dans un pays tiers, un pilote peut, muni de son brevet national, piloter un appareil battant pavillon de ce pays.

Notons ici que, dans la majorité des lois étrangères, l'aéronef a la nationalité du pays où il est immatriculé. En France c'est par application de l'article 4 de la loi du 31 mai 1924 ; la convention internationale du 13 octobre 1919, dont nous avons déjà parlé, dispose, à son article 6 : « Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés, conformément aux prescriptions de la Section I de l'Annexe A, (relatives aux lettres d'immatriculation).

Les difficultés se montraient immédiatement en nombre infini. Fort heureusement, il convient de dire que, grâce d'ailleurs à la largeur d'esprit des autorités chargées de l'application des règlements, elles ont été éludées, et des accords internationaux sont assez vite intervenus, posant des règles de principe universellement admises.

Le premier texte international de grande portée, en ce su-

jet ainsi que dans beaucoup d'autres, est encore la Convention Internationale du 13 octobre 1919.

L'article 12 de la Convention dispose en effet : « Le Commandant, les pilotes, les mécaniciens, et autres membres (radiotélégraphistes) du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude, de licences délivrées, dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendues exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, (ce qui concerne la validité des brevets étrangers).

L'article 13 dispose : « Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus valables par les autres Etats ».

« Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant ».

Article 14 : « Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef, sans une licence spéciale, délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale ».

Ainsi, la Convention de 1919 pose en règle que tout membre de l'équipage doit être muni d'un brevet ; que les brevets de tout Etat adhérent sont valables pour les aéronefs et personnels ressortissant de cet Etat, pour la navigation dans les autres Etats, lorsqu'il s'agit d'aéronefs ayant la même nationalité que le personnel breveté, bien que chaque Etat, par exemple la France, conserve le droit de ne pas reconnaître valable, en France, un brevet délivré à un Français en Angleterre. Cette restriction s'applique au cas de pilotes, non recevables dans leur pays d'origine et qui, au moyen d'un subterfuge, seraient reconnus aptes dans un autre. Les brevets ne sont donc pas nécessairement délivrés par l'Etat de qui ressortit le pilote, mais dans ce cas, les brevets doivent être reconnus valables par l'Etat origine.

De ces règles diverses il résulte, entre Etats adhérents à la Convention que :

a) Les étrangers munis de brevets peuvent utiliser ces brevets dans tout Etat, pour la conduite d'appareils de leur nationalité,

b) que les brevets étrangers (B) au regard d'un Etat donné (A) ne sont pas de plein droit valables pour un citoyen ressortissant de cet Etat (A),

c) qu'un brevet étranger (B) délivré au ressortissant d'un Etat (A) et validé par cet Etat (A) est valable en tout autre Etat (C. D. etc.), au même titre qu'un brevet délivré par l'Etat origine (A).

Toutefois, ces principes ont pour corollaires les principes suivants donnés par l'annexe E :

d) Les conditions et épreuves fixées dans l'annexe sont les conditions minimum à admettre par tous les adhérents ; mais elles peuvent être aggravées ;

e) ces conditions peuvent être affaiblies ; dans ce cas, la validité des brevets est restreinte à l'usage au-dessus du seul territoire de l'Etat qui les a délivrés.

f) enfin, l'équivalence ne paraît pas s'appliquer à la conduite d'aéronefs autres que ceux de la même nationalité que le personnel breveté, c'est-à-dire pour prendre un cas concret, qu'un Belge muni du brevet belge pourra piloter en France un appareil belge, mais non pas un appareil français.

Ces règles sont encore bien sévères et l'on peut se demander, si, en fait, elles aboutissent bien au résultat souhaité.

La Convention de 1919 s'applique à ce jour à 27 Etats. Elle dispose donc que les brevets d'un Etat, ou reconnus exécutoires dans cet Etat seront reconnus par les autres Etats et nous venons de voir les conséquences qui en résultent.

Mais il y a de nombreux Etats, en dehors de ceux qui adhèrent à la Convention ; il y a lieu de se demander quelle sera la validité d'un brevet français en Allemagne, en Espagne, en U. R. S. S., en Turquie, etc...

Conventions internationales. — Le plus souvent nous constatons que cette éventualité fait l'objet d'un article spécial

dans les conventions particulières passées entre Etats, deux à deux. La France a, actuellement, conclu des conventions particulières de deux sortes :

a) avec les Etats adhérents à la C. I. N. A. en vue d'ententes commerciales, la convention de 1919 constituant l'accord général.

b) avec les Etats non adhérents, en vue, d'une part, de constituer des règles générales (circulation, zones interdites, brevets et licences), et, d'autre part de régler certaines questions commerciales (lignes commerciales, échange d'autorisation, etc (1).

En ce qui concerne le seul point de vue ici étudié de la validité des brevets, la question ne mérite examen que dans les accords passés par la France avec les Etats non adhérents; en effet, en ce qui est des Etats adhérents, la solution est donnée par l'article 13 de la convention.

Les accords visés sont : l'accord franco-suisse du 9 décembre 1919, l'accord franco-allemand du 22 mai 1926, l'accord franco-espagnol du 22 mars 1928.

Accords franco-étrangers. — L'accord franco-suisse dispose :

« Article 6 : Les personnes composant l'équipage devront être munies de tous les documents exigés pour la circulation aérienne dans le pays dont l'aéronef possède la nationalité. Les parties contractantes se communiqueront réciproquement les documents en vigueur sur le territoire de chacune d'elles... »

(1) La validité des brevets entre Etats contractants est généralement traitée dans un article spécial de la convention et résolue dans le sens de l'équivalence pour la conduite d'appareils de la nationalité du personnel.

Les accords aériens conclus entre Etats étrangers — accords qui suivent le plus souvent les lignes générales de la convention de 1919 — sont les suivants : Accord anglo-suisse (6 Novembre 1919) ; accord germano-suisse (14 septembre 1920) ; accord anglo-norvégien (15 juillet 1921) ; accord germano-danois (25 avril 1922) ; accord belgo-suisse (13 juin 1922) ; accord belgo-hollandais (8 juillet 1922) ; accord germano-hollandais (14 juillet 1922) ; accord suédo-norvégien (26 mai 1923) ; accord anglo-hollandais (11 juillet 1923) ; accord dano-polonais (16 décembre 1924) ; accord germano-autrichien (19 mai 1925) ; accord germano-suédois (29 mai 1925) ; accord hollandano-polonais (4 novembre 1925) ; accord hollandano-suédois (21 novembre 1925) ; accord belgo-allemand (29 mai 1926) ; accord polono-tchécoslovaque (15 avril 1926) ; accord germano-tchécoslovaque (22 Janvier 1927) ; accord hispano-allemand (9 décembre 1927) ; accord italo-allemand (20 mai 1927) ; accord anglo-allemand (29 juin 1927) ; accord hispano-italien (15 août 1927) ; accord dano-norvégien (1927) ; accord dano-néerlandais (1927) ; accord germano-esthonien (1927).

« Article 14, § 2 : Les permis, brevets et licences délivrés à l'aéronef et aux personnes de son équipage pour la circulation aérienne dans l'un des pays contractants auront dans l'autre pays la même valeur que les pièces correspondantes délivrées dans le même but par ce dernier », ce qui semble poser une équivalence plus large que celle de la convention de 1919 et permettre en France la conduite d'aéronefs français par un pilote suisse muni du brevet suisse et réciproquement.

« Chacune des Hautes Parties Contractantes a le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences conférés à l'un de ses ressortissants par l'autre partie contractante ».

L'accord franco-allemand, à son article 5, admet les mêmes dispositions dans des termes à peu près semblables. Il admet également que « chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître pour la navigation intérieure sur son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre partie contractante ».

Traité de Versailles. — Rappelons que la Partie XI du Traité de Versailles, consacrée à la navigation aérienne, dispose à son article 317 : « Les certificats de nationalité, de navigabilité, les brevets de capacité et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une quelconque des Puissances alliées et associées, seront admis en Allemagne comme valables et équivalents aux certificats, brevets et licences délivrés par l'Allemagne ». Cette obligation, aux termes de l'article 320, devait porter effet jusqu'au 1^{er} janvier 1923.

L'article 5 de la Convention générale franco-espagnole porte que les brevets et licences délivrés par l'une des Hautes Parties Contractantes seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents délivrés par celui-ci. Toutefois « il est précisé que les brevets et licences des équipages ne seront valables que pour la conduite d'aéronefs immatriculés dans le pays qui les aura délivrés » sauf autorisation géné-

rale contraire. C'est revenir à l'interprétation étroite de la convention de 1919. Une réserve est faite également en ce qui concerne la validité en France des brevets espagnols délivrés à des Français et réciproquement. Cet article 5 est ainsi conçu :

« *Article 5.* — Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles et permettant de constater leur identité pendant le vol (marques de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront en outre le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats de navigabilité et d'immatriculation et de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Tous les membres de l'équipage qui exerceront dans l'aéronef une activité soumise, dans leur pays d'origine, à une autorisation spéciale, devront être munis des papiers prescrits dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne et, notamment, des brevets de licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leur occupation à bord, leur profession, leur identité, leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties Contractantes pour l'aéronef ou l'équipage, seront valables dans l'autre Etat, au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par celui-ci. Il est toutefois précisé que les brevets et licences des équipages ne seront valables que pour la conduite d'aéronefs immatriculés dans le pays qui les aura délivrés ; il ne pourra être dérogé à cette règle que sur une autorisation spéciale des autorités aéronautiques de l'Etat survolé.

Chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour la navigation intérieure sur son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie Contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers

exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic international ».

La plupart des accords étrangers, deux à deux, adoptent généralement une clause analogue.

Accords étrangers. — Un très récent projet de convention entre les Etats-Unis et le Dominion du Canada précise que « les permis des pilotes délivrés par le Ministère du Commerce des Etats-Unis à des ressortissants canadiens vaudront à ceux-ci les mêmes avantages que ceux qui sont accordés par les permis de pilotes délivrés à des ressortissants américains... et réciproquement ».

Cette clause se trouve dans la plupart des accords.

Les accords admettent, en corollaire, le droit pour chacun des Etats contractants de ne pas reconnaître valables sur son territoire les brevets délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Etat contractant.

Il résulte de cette clause, presque absolue, que, si toutefois d'un consentement unanime les Etats adoptent une attitude libérale, dans un certain nombre d'années, des brevets délivrés dans un Etat seront valables partout, du moins pour le pilotage d'aéronefs de la même nationalité que le pilote envisagé ; des restrictions subsisteront peut-être, pour ce qui concerne le transport commercial, restrictions qui viseront plutôt à réserver aux nationaux le privilège de cabotage qu'à rejeter comme insuffisants les témoignages de capacité conférés à un pilote par des autorités étrangères.

Du commandant en législation internationale.

Mais si nous demeurons dans notre étude du personnel navigant, nous rencontrons d'autres sujets où des lois d'Etats différentes peuvent s'opposer. Nous avons vu, en étudiant le statut du commandant d'aéronef, que bien des difficultés devaient naître à l'étranger pour la détermination des pouvoirs du commandant, soit que l'on adopte pour régler le statut du commandant la loi du pavillon, la loi nationale ou la loi du territoire.

Tout ce qui a trait au contrat d'engagement du commandant et à ses rapports avec l'armateur semble devoir échapper à un statut international ; la question d'interprétation et d'application de ce contrat pourra bien soulever des problèmes délicats, mais elle n'intéresse que les deux parties en cause, tandis que les questions des pouvoirs effectifs du commandant en ce qui concerne la discipline, les actes commerciaux, la compétence, les attributions d'officier public pourront fréquemment intéresser les tiers et c'est en cette matière que les conflits seraient les plus nombreux, si toutefois n'intervenait la convention internationale dont nous avons déjà parlé dans notre Chapitre IV.

En ce qui concerne la présence même à bord du commandant, nous avons vu qu'elle était imposée par certaines lois étrangères, notamment les lois suédoise et yougoslave. Si l'on prend le cas d'un avion de nationalité française effectuant un service aérien en Suède ou en Yougoslavie et ne comptant pas à bord de commandant en titre, il y a lieu de se demander si la loi suédoise ou yougoslave va s'appliquer, pendant le survol du territoire suédois ou yougoslave, et dans quelles conditions. Cette obligation de la présence à bord d'un commandant responsable et qui doit avoir, dit en particulier la loi yougoslave : « un pouvoir disciplinaire dans la même étendue que les capitaines de bateaux maritimes », peut être considérée par l'Etat survolé comme relevant d'une nécessité d'ordre public ; auquel cas, le pilote français, simple préposé, va, au passage de la frontière, se trouver comme miraculeusement doté de pouvoirs importants, aura le droit de commandement, peut-être même des pouvoirs d'officier d'état-civil ; il pourrait ainsi recevoir des testaments valables en Yougoslavie et nuls en France ; l'on peut imaginer assez aisément les opérations nombreuses et les difficultés qui peuvent en naître.

A supposer que la loi du pavillon soit reconnue compétente, et nous avons vu, au début de ce chapitre qu'il existe un certain lien entre la nationalité de l'aéronef et la capacité du personnel pour la conduite des appareils, il pourrait paraître cependant paradoxal de voir, par exemple, des passagers bré-

siliens utilisant un aéronef français piloté par un Français au Brésil soumis en cette matière à un pouvoir de commandement donné par la loi française.

Il paraîtrait tout aussi difficile d'admettre qu'un pilote yougoslave, pilotant en France un aéronef français, par application de la loi nationale du commandant, impose son statut. Nous estimons que la loi du territoire devrait donc s'appliquer en cette matière, mais la solution est sujette à de nombreuses critiques car autant de lois vont s'appliquer qu'il y aura d'Etats survolés, et certaines d'entre elles seront peut-être contradictoires, les unes admettant l'institution, les autres la rejetant.

Aussi sera-t-il indispensable d'arriver à une entente internationale écartant d'ailleurs de ses dispositions les aéronefs affectés aux services publics de l'Etat et les petits aéronefs, et déterminant les cas exacts dans lesquels la présence d'un commandant sera rendue obligatoire.

Une fois déterminés les cas de présence obligatoire, il conviendra à la convention internationale de préciser si les fonctions de commandant peuvent ou non être cumulées avec tout autre emploi et quel est le contenu général de ces notions, en particulier l'étendue des pouvoirs disciplinaires et le droit que peut avoir le commandant à requérir l'intervention des autorités à l'étranger ; sans que l'on puisse d'ailleurs envisager le détail des rapports de service entre le commandant et l'équipage qui demeureront plus utilement sous la loi du pavillon ; cette loi devra également donner les détails des pouvoirs que comporte l'usage des droits de commandement, de discipline et de hiérarchie. Il serait difficile toutefois d'intervenir dans une convention internationale dans tous les rapports entre commandant et passagers ceux-ci pouvant être embarqués en cours de route dans des pays différents ; dans ce cas encore la loi du pavillon paraît la mieux indiquée, les tribunaux étrangers devant admettre l'application de cette loi lorsqu'ils se trouveront saisis de différends à ce sujet.

Dans notre étude, au Chapitre IV, du commandant d'aéronef, nous avons pu dire que le commandant serait un man-

dataire muni d'un mandat conventionnel, de portée plutôt limitée. Etant donné que les diverses législations peuvent, sur ce point, adopter des dispositions divergentes, l'on conçoit sans peine l'intérêt qui s'attache à ce qu'une convention internationale détermine exactement et uniformément l'étendue de ce mandat.

Le choix d'application d'une loi, loi nationale de l'aéronef, loi du territoire ou loi de la nationalité du commandant ne suffirait pas à écarter toutes difficultés et conflits ; moins que jamais la loi du territoire ne pourrait être invoquée ; plus justement pourrait-on se référer à celle de la nationalité de l'aéronef ; quant à la loi nationale du commandant elle conduirait comme nous l'avons signalé à des incohérences fâcheuses. Seule, la convention internationale pourra mettre en garde les tiers contre la conclusion de contrats excédant les pouvoirs du commandant, en définissant aussi limitativement que possible ces pouvoirs.

Nous pouvons dès maintenant signaler un genre particulier de conflit qui pourra s'élever lors d'atterrissages d'avions étrangers sur les aérodromes italiens. Nous avons en effet indiqué le rôle du commandant de port en Italie et l'importance de ses attributions, concurrentes avec celles du commandant d'aéronef, tel que nous avons pu le concevoir. Si l'on estime que dans les mesures indiquées par le décret italien de juillet 1929, il y a lieu de voir des mesures de police essentiellement territoriales, l'on doit admettre que l'office de commandant d'aéronef étranger sera annihilé sur les aérodromes italiens, dans les limites bien entendu, du décret dont il s'agit ; les pouvoirs du commandant de port ne s'appliquent d'ailleurs, qu'à des actes secondaires.

Nous avons vu au cours de notre chapitre IV qu'il ne paraissait pas heureux de conférer au commandant d'aéronef des pouvoirs d'officier d'état civil. Toutefois certaines législations auront tendance à admettre un point de vue contraire ; dans ce cas les actes dressés par le commandant devront être censés faits dans le pays dont relève l'aéronef suivant la loi du pavillon.

Quant en ce qui concerne les conditions elles-mêmes de capacité du commandant de l'aéronef, nous estimons qu'elles restent soumises à la législation nationale de chaque Etat envisagé.

Tels sont les différents sujets qui peuvent, dans les limites de l'institution du commandant d'aéronef, donner lieu à des oppositions entre lois nationales diverses. Il est impossible d'adopter une loi d'application valable pour l'ensemble de l'institution ; il faut considérer en chaque cas la loi qui paraît devoir le plus exactement s'appliquer eu égard à la fin recherchée par ces lois. Mais ce ne serait pas sans créer de nombreuses contradictions entre les jurisprudences des différents pays ; aussi, là, comme dans toute matière de droit aérien, il est impossible d'assurer une aviation commerciale pratique si des conventions générales entre nations ne sont établies à bref délai. Nous avons vu d'ailleurs que des organismes internationaux s'y appliquent.

Application de la loi française de mars 1928.

Nous avons étudié dans notre Chapitre V la question très importante pour le personnel navigant des indemnités prévues en France pour le personnel aérien et, en dernier lieu, de certaines garanties professionnelles. Nous ne saurions trouver à ce sujet que matière exceptionnelle à conflits de lois étrangères puisque l'article 5 de la loi du 30 mars 1928 dispose formellement que le bénéfice des dispositions dont il s'agit s'applique au « personnel français de l'aéronautique civile ».

Mais on peut cependant se poser différentes questions sur le domaine d'application de la loi du 30 mars 1928.

Les mêmes difficultés s'étaient présentées déjà pour l'application de la loi du 9 avril 1898. Pour celle-ci cependant, une complication particulière devait se poser ; par son caractère d'ordre public (art. 30) la loi de 1898 fait partie des lois de police et de sûreté qui obligent tous les habitants du territoire. Tous ouvriers étrangers travaillant sur le territoire français peuvent en invoquer le bénéfice alors même qu'ils

seraient au service d'une entreprise de nationalité étrangère et que le contrat aurait été conclu à l'étranger. Une occupation temporaire en France suffit à rendre la loi applicable à l'ouvrier étranger (sauf exceptions prévues dans les accords avec la Belgique, le Luxembourg et la Grande-Bretagne dans le cas de détachement temporaire). Ainsi, pour la loi de 1898 sur les accidents du travail, nous croyons qu'elle peut s'appliquer à des étrangers, du seul fait qu'ils résident en France.

Il n'en est pas de même pour la loi du 30 mars 1928 ; nous avons vu en effet que l'article 5 de cette loi précise que « le personnel français de l'Aéronautique civile » doit bénéficier de certains avantages... ; il ne saurait donc, en aucune façon, être fait application de la loi du 30 mars 1928 aux personnels aériens étrangers.

Mais quelle est à ce point de vue la situation de nos ressortissants coloniaux ? On distingue généralement trois catégories de ressortissants : les ressortissants citoyens français, sujets français et protégés français. Aucune objection ne peut être opposée à l'application aux citoyens et aux sujets français, bien que ceux-ci ne jouissent pas des droits de citoyen français, de la loi du 30 mars 1928, mais en ce qui concerne les protégés français, il est difficile d'admettre qu'ils puissent être couverts par la loi.

La question de la nationalité du personnel étant ainsi écartée, il convient d'étudier les cas d'application de la loi en fonction des éléments suivants : nationalité de l'employeur, lieu de conclusion du contrat, lieu d'exécution du contrat.

Nous rappellerons à ce propos que les colonies françaises, où la législation de 1898 n'a pas été promulguée, sont assimilées à un territoire étranger. Nous en retiendrons qu'une entreprise ayant son siège dans une de ces Colonies devrait être considérée comme étrangère étant admis qu'en tout état de cause l'entreprise coloniale peut faire usage de la faculté d'adhésion en vertu de la loi de 1907.

Les hypothèses à envisager peuvent se ranger dans l'ordre suivant, l'employé étant français :

1° Un employeur français exploite hors de France, ayant embauché en France ;

2° Un employeur français exploite hors de France, ayant embauché hors de France ;

3° Un employeur étranger exploite en France ;

4° Un employeur étranger exploite hors de France, ayant embauché en France ;

5° Un employeur étranger exploite à l'étranger ayant embauché à l'étranger.

Reprenons nos hypothèses.

Première hypothèse. — Un employeur français embauche en France un employé pour travailler en territoire étranger ou dans une colonie où la loi de 1928 n'a pas été promulguée.

Avant de résoudre cette hypothèse il y a lieu de se demander ce qu'est un employeur français. Le plus souvent — car la difficulté ne se pose pas s'il s'agit d'un individu — ce seront des compagnies commerciales qui assureront les entreprises de transports aériens ; à quelles conditions doivent répondre ces compagnies pour être considérées comme françaises ? Il est admis en règle générale que la nationalité d'une société doit se déterminer d'après le siège social. Si l'on suppose une société constituée en Indochine, nous constaterons qu'elle est soumise aux mêmes lois que les sociétés françaises, en vertu des décrets des 30 décembre 1868 et 8 juillet 1927 qui ont étendu à l'Indochine l'application de la loi sur les sociétés de 1867 et de la loi sur le registre du commerce. L'article 3 du décret du 8 juillet 1927 dispose que les sociétés constituées par des citoyens, sujets ou protégés français suivant les conditions exigées par la loi française et ayant leur siège social en Indochine sont des sociétés françaises.

Ces considérations nous conduisent à croire que le personnel français embauché en France par un employeur français ou colonial français d'une colonie ayant donné, ainsi qu'il a été fait en Indochine, la nationalité française aux Sociétés régulièrement constituées, reste couvert par la loi de 1928 ;

en réalité ce n'est que l'application pure et simple de la loi de 1928.

Deuxième hypothèse. — Un employeur français exploite hors de France, ayant embauché hors de France ou dans une Colonie où ne s'applique pas la loi de 1928.

La loi du lieu du contrat paraîtrait devoir être appliquée ; c'est la solution admise par M. Weiss dans son traité, estimant que c'est d'après le *lex contractus* que doivent être appréciées les conditions de validité intrinsèque et les effets de la convention lorsque les parties n'ont pas formellement exprimé une volonté contraire ; la règle d'ailleurs ne saurait être absolue ; en doit être exclu tout ce qui a trait à l'exécution du contrat, notamment : délivrance et réception de l'objet dû ; mode de paiement ; offres réelles ; assignation ; quittance ; demeure des débiteurs, intérêts moratoires, dommages et intérêts. Nous estimons, cependant, et l'ailleurs la controverse est ouverte en ce qui concerne l'application de la loi de 1898, qu'il est plus équitable d'admettre, en vertu du caractère d'ordre public qui peut être donné à la loi, indépendamment du caractère personnel qui s'y attache, eu égard à ceux qu'elle protège, que, même à l'étranger ou dans les colonies non sujettes à la loi, celle-ci reprend son empire dans ses rapports entre Français. Mais si le contrat doit être exécuté dans une colonie ayant admis la loi de 1928 la loi du lieu d'exécution vient confirmer cette solution.

Il est bien entendu qu'en parlant de Français, nous maintenons l'assimilation à l'étranger du colonial d'une colonie où la loi de 1928 n'a pas été promulguée.

Troisième hypothèse. — Un employeur étranger, auquel est assimilé le colonial d'une Colonie n'ayant pas vu promulguer la loi, exploite en France. En vertu du caractère d'ordre public, personnel et territorial qui ne saurait être contesté à la loi de 1928, non plus qu'il n'a été contesté à la loi de 1898, nous estimons que cette loi s'applique à l'employeur étranger qui sera tenu de verser le montant des primes au même titre que les Compagnies françaises ; mais à supposer que cette

industrie de transport ne comporte qu'un élément de ligne en France et que le personnel sur le reste de la ligne échappe à cette application, il y aura deux régimes différents appliqués selon que le contrat s'exécutera ou non en territoire soumis à la loi.

Quatrième hypothèse. — Un employeur étranger (ou colonial, sous les conditions déjà énoncées) exploite hors de France ayant embauché son personnel en France.

Si l'on continue d'admettre que le droit à l'assurance dite aérienne, dérive du contrat en vertu de l'application, de règle en droit international, du *lex contractus*, la loi de 1928 devra jouer si la victime est française. Si l'on rejette le caractère contractuel de ce bénéfice ce sera la loi du lieu de l'accident qui s'appliquera. En tout état de cause il peut paraître lourd de soumettre des employeurs étrangers aux obligations de cette loi, ainsi que les employeurs d'une colonie n'appliquant pas ces dispositions.

Cinquième hypothèse. — Un employeur étranger exploite à l'étranger, ayant embauché son personnel (français) à l'étranger.

Le chef de l'entreprise de nationalité étrangère n'est pas assujetti à la loi française.

Enfin nous n'avons pas examiné l'hypothèse où un employeur français exploite en France avec un personnel étranger. Il résulte de l'article 5 que la loi ne s'applique qu'au personnel français ; mais on peut en faire ressortir la conséquence suivante : c'est que l'employeur français aurait théoriquement en France avantage à ne recruter que du personnel étranger, non soumis à la loi. Cette éventualité ne peut jouer d'ailleurs que pour les Compagnies non-subsidées ; les compagnies subsidées sont en effet tenues, au terme de leur contrat avec l'Etat, de n'employer que du personnel français.

Telles sont quelques-unes des questions principales que peut poser l'application à l'étranger, ou en France lorsqu'il s'agit des étrangers, des règles qui constituent l'armature ac-

tuelle de la profession aérienne. Il est apparu au cours de ces études qu'une aviation commerciale régulière ne pourrait être assurée d'un fonctionnement certain qu'autant qu'au passage des frontières ne devraient pas surgir d'implacables défenseurs des droits particuliers de chaque Etat. C'est d'une évidence déjà un peu vieille qu'il faut placer sur le plan international tout ce qui touche à l'aviation. Et ce n'est pas la moindre contribution de l'aviation au Droit, et plus généralement, au génie humain, que d'élargir le champ des pensées coutumières et d'obliger un chacun à songer presque chaque jour à une plus vaste communauté.

ANNEXE

Les Brevets français dans l'instruction de 1926

Etude des différents Brevets en vigueur

Reprenons les différents brevets admis en 1926.

Brevets de tourisme. — Il existe deux degrés pour ce brevet (avion et hydravion). La différence d'application réside en ce que le titulaire du brevet de tourisme de premier degré peut uniquement effectuer des vols seul à bord et dans un rayon de 10 kilomètres, au plus, autour d'un aérodrome.

D'autre part, le titulaire du brevet de pilote de tourisme de deuxième degré ne peut effectuer que des voyages de plaisance, strictement privés.

L'examen médical est imposé à nouveau aux candidats à ces brevets. L'âge minimum est fixé à 18 ans. Pour le brevet de premier degré il faut avoir accompli 15 heures de vol (double commande comprise), dans un minimum de six semaines de préparation. Il faut satisfaire à diverses épreuves pratiques effectuées seul à bord (épreuve d'altitude ou de vol plané ; épreuve d'adresse. Pour les candidats au brevet de deuxième degré, il convient, outre les épreuves pratiques prévues pour le brevet de premier degré, de justifier de 25 heures de vol seul, depuis le début de l'entraînement (double commande non comprise) dans un minimum de trois mois de préparation. Un examen technique est également imposé ; il comprend des interrogations sur la réglementation aérienne nationale et internationale. Les candidats aux brevets de pilote d'hydravion doivent justifier de certaines connaissances de navigation maritime.

Les candidats qui possèdent déjà les brevets militaires sont dispensés des épreuves pratiques à condition de justifier de l'accomplissement de vols effectués comme pilote, à moins de six mois de temps et équivalents aux épreuves du brevet. D'autre part, il est admis que sont dispensés des épreuves techniques les candidats titulaires du brevet des corps techniques de l'Aéronautique qui a été établi par décret du 10 mars 1925 (arrêté du 10 février 1927).

La licence délivrée aux pilotes de tourisme est valable pour 12 mois. Elle ne peut être renouvelée pour la même durée qu'après un examen médical favorable et la justification d'un minimum de 3 heures de vol dans les six derniers mois de la période échue.

Brevets de transport public. — Le brevet de pilote d'avion ou d'hydravion de transport public est exigible de toute personne qui exerce la profession de pilote en échange d'une rémunération quelconque.

En principe, le titulaire d'un brevet de transport public est autorisé à conduire tous types d'appareils (avions ou hydravions suivant le brevet dont il est titulaire). Cependant, des restrictions visant la nature du chargement, des limitations de puissance motrice, de charge utile ou de parcours peuvent être faites suivant l'aptitude physique ou professionnelle dont peut justifier le pilote.

Il existe, en réalité, deux degrés dans ce brevet. Le titulaire du brevet, initialement, ne peut en effet piloter que dans le cas de travail aérien ou de transport des postes et marchandises sur un itinéraire ne dépassant pas 500 kilomètres. Après 100 heures de vol ainsi effectuées, ou à titre de pilote en second, à bord d'un avion de transport public et au cours de voyages réguliers, la licence a plein effet. Mais si, avant d'avoir atteint ce total de 100 heures, l'appareil subit, au cours d'un voyage, un accident grave, le pilote devra, à partir de ce voyage et pour être autorisé à piloter des avions de passagers, effectuer sans accident un nombre d'heures de vol qui sera fixé selon les circonstances et l'importance de l'accident par les services officiels.

Pour obtenir le brevet de transport public, les candidats doivent être âgés de 21 ans au moins et de 45 ans au plus. Cet âge minimum de 21 ans a causé quelque gêne, durant certaines années. En effet, les pilotes militaires sont assez fréquemment formés de jeunes engagés par devancement d'appel, 18 ans ;

libérés à 20 ans, ils devaient attendre une année entière avant d'obtenir les titres leur permettant d'exercer dans une entreprise privée de transport public ; cette situation doit être modifiée par suite de l'application de la loi d'un an.

Epreuves à subir

Le candidat au brevet de transport public doit satisfaire à un examen médical et à différentes épreuves techniques et pratiques. L'examen technique porte sur les connaissances suivantes :

Avions (Brevet de pilote d'avion). — Connaissance théorique des lois aérodynamiques et connaissance pratique de l'appareil (montage, entretien). Navigation. Météorologie élémentaire. Réglementation nationale et internationale.

(Brevet de pilote d'hydravion). — L'examen technique pour l'obtention du brevet de pilote d'hydravion de transport public comporte, outre ces épreuves des connaissances particulières d'hydroplanage ; à noter que les pilotes possédant le brevet de pilote d'hydravion de tourisme n'ont pas à subir cet examen spécial.

Examen pratique

Les épreuves pratiques sont communes au brevet de pilote d'avion ou d'hydravion. Elles doivent être effectuées respectivement sur un avion ou un hydravion d'un type analogue à ceux qui, à la date des épreuves, sont en usage dans les compagnies de transports aériens.

Un candidat n'est admis à passer les épreuves pratiques que lorsqu'il a effectué au moins cinquante heures de vol seul dans un minimum de quatre mois de préparation. Toutefois, afin d'encourager les mécaniciens navigants qui ont acquis une solide expérience des choses de l'air, il a été admis que les candidats titulaires d'une licence de mécanicien d'aéronefs affecté aux transports publics pourront se présenter aux épreuves pratiques s'ils sont titulaires du brevet de pilote de tourisme au premier degré, et à condition de justifier de 100 heures de vol (sous certaines réserves de détail) (Arrêté du 21 mars 1928).

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul à bord. Ces épreuves comprennent : une épreuve d'altitude et de vol plané ; une épreuve d'adresse ; une épreuve d'endurance qui comprendra deux escales obligatoires et route obligatoire à suivre ; un vol de nuit ; des épreuves pratiques supplémentaires

pour la délivrance du brevet de pilote d'hydravion de transport, dont sont dispensés les candidats déjà titulaires du brevet de pilote d'hydravion de tourisme.

Degrés de validité de la licence

Les candidats qui ont satisfait à ces conditions, reçoivent le brevet et la licence de pilote de transport public. Mais cette licence, ainsi que nous l'avons déjà signalé, n'est valable que pour le travail aérien et le transport de la poste et des marchandises sur des distances au plus égales à 500 kilomètres.

La validité de la licence n'est étendue au transport des passagers et aux voyages de plus de 500 kilomètres que lorsque le pilote justifie d'un minimum de 100 heures de vol, effectuées au cours de voyages de transport public sans passager, ou comme pilote en second à bord d'un avion de transport public et au cours de voyages réguliers, sans accident.

Les candidats mécaniciens navigants qui ont satisfait aux conditions qui leur sont propres, reçoivent le brevet et la licence de pilote de transport public (avion). Mais, ainsi que pour les pilotes de formation régulière, cette licence n'est valable que pour le transport des marchandises et l'emploi de pilote en second sur avions transportant des passagers.

La validité de cette licence n'est étendue au transport des passagers et aux voyages de plus de 500 kilomètres, que sous certaines conditions.

Equivalences

De même que pour les brevets de tourisme, il est admis une délivrance du brevet de pilote d'avion, d'hydravion de transport public, par équivalence, au bénéfice des titulaires de brevets militaires. D'ailleurs, les candidats au brevet de transport public par équivalence ne sont dispensé que des épreuves pratiques en vol.

La délivrance de ce brevet ainsi que la validation de la licence pour le transport des passagers sont subordonnées à des conditions analogues à celles imposées aux candidats ordinaires. Ajoutons que le brevet de pilote d'avion ou d'hydravion de transport public ne peut être délivré à un militaire en activité ou à un candidat qui n'a pas encore accompli son service militaire actif.

La licence de pilote d'avion ou d'hydravion de transport public est valable six mois ; elle ne peut être validée pour une

nouvelle période de six mois, que si le titulaire a été reconnu apte, à la suite d'un examen médical de renouvellement et, s'il a accompli dans les six derniers mois un certain minimum d'heures de vol et sous certaines conditions restrictives, permettant de croire à une pratique constante et suffisante.

A sa demande, le candidat doit joindre les pièces suivantes, et qui permettent d'éliminer les pilotes non parfaitement recommandables :

Un extrait de casier judiciaire ;

Un extrait du carnet de vol ;

Un certificat de non-radiation du personnel navigant de l'Aéronautique militaire ou maritime, pour inaptitude physique ou professionnelle.

Brevet de pilote de ballon libre. — Le brevet de pilote de ballon libre comporte deux degrés, ainsi qu'il avait été décidé déjà par arrêté du 12 juin 1922.

Le brevet de pilote de ballon libre du deuxième degré est exigible pour les ascensions qui comportent le passage des frontières des Etats signataires de la convention internationale du 13 octobre 1919.

Les deux brevets ne sont délivrés qu'après satisfaction donnée aux épreuves suivantes :

Brevet du premier degré : Epreuves pratiques :

Le candidat doit avoir effectué les ascensions suivantes :

Cinq ascensions sans conditions.

Une ascension de jour seul à bord, d'une durée d'au moins une heure ;

Une ascension de nuit comme pilote ou passager d'une durée minimum de deux heures.

Examen technique : Le candidat doit répondre à différentes questions portant sur les lois élémentaires de l'aérostatique et de la météorologie, la connaissance générale du ballon et des accessoires, la réglementation aérienne, la législation aérienne nationale et internationale, la lecture des cartes et orientation.

Le candidat au brevet du deuxième degré doit satisfaire aux épreuves suivantes :

Epreuves pratiques : Le candidat doit avoir effectué :

De jour :

Trois ascensions d'instruction.

Une ascension conduite par lui sous la surveillance d'un instructeur.

Une ascension seul dans le ballon.

De nuit :

Une ascension seul à bord ou tout au moins comme commandant de bord et à condition qu'aucun des passagers ne soit pourvu de son brevet de pilote.

Chaque ascension doit avoir au moins deux heures.

Examen technique : interrogation portant sur le même programme que pour le brevet du premier degré.

Validité de la licence : La validité de la licence de pilote de ballon libre au premier et deuxième degrés est permanente.

Brevet de pilote de dirigeables. — Les brevets ne sont délivrés qu'aux candidats possédant déjà un brevet de pilote de ballon libre.

Le brevet de pilote de ballon dirigeable comporte trois degrés comme il a été dit pour la Convention de 1919.

Ces classes existaient déjà dans les instructions antérieures.

Pour obtenir un brevet et une licence de pilote de dirigeable de troisième, deuxième ou première classe le candidat doit être âgé de 21 ans au moins, être titulaire du brevet de pilote de ballon libre (deuxième degré) et avoir satisfait à un examen médical initial.

Le candidat doit en outre satisfaire à différentes épreuves pratiques et techniques, variant selon les degrés des brevets.

Pour le brevet du premier degré les épreuves pratiques sont les suivantes :

Le candidat doit justifier de vingt ascensions (dont trois de nuit) en dirigeable, chaque ascension ayant durée au moins une heure.

Dans quatre au moins de ces ascensions, il doit avoir conduit lui-même le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas atteint quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée de l'ascension a été de plus de quatre heures.

La présence à bord d'un commandant de dirigeable surveillant la manœuvre est admise.

Il doit effectuer, sur un itinéraire fixé à l'avance, un voyage en ballon dirigeable sur un parcours d'au moins 100 kilomètres. Le voyage doit se terminer par un atterrissage de nuit.

Ce voyage doit être effectué avec un inspecteur officiel à bord.

L'examen théorique porte sur des matières générales d'aérostatique et de météorologie, sur la conduite des ballons (connaissance élémentaire des moteurs à explosion, navigation élémentaire, manœuvre du dirigeable).

Les candidats au brevet du deuxième degré doivent posséder le brevet de troisième classe et avoir fait au moins quatre mois de service comme pilote de troisième classe sur un dirigeable ; ils doivent avoir fait, en outre, comme pilote de troisième classe, sur un dirigeable de plus de 6.000 mètres cubes, au moins dix ascensions, pendant lesquelles, avec ou sans la surveillance du commandant, ils auront eux-mêmes conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas atteint quatre heures, et pendant au moins quatre heures, si la durée a été d'au moins quatre heures.

L'examen théorique consiste en interrogations approfondies sur les matières du premier degré.

Les candidats au brevet du troisième degré doivent posséder le brevet de deuxième classe et avoir fait au moins deux mois de service actif comme pilote de seconde classe sur un dirigeable ; ils doivent, en outre, avoir fait, comme, pilote de deuxième classe, sur un dirigeable de plus de 20.000 mètres cubes, au moins cinq ascensions, pendant lesquelles, avec ou sans la surveillance du commandant, ils auront eux-mêmes conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas dépassé quatre heures, et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure. Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures en tout pour les cinq ascensions.

L'examen théorique est le même que pour le brevet de deuxième classe.

Il est admis que les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine, sont dispensés des épreuves pratiques et de l'examen théorique pour l'obtention du brevet du premier degré de pilote de dirigeable.

Les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine qui ont commandé des dirigeables de plus de 6.000 mètres cubes sont dispensés des épreuves pratiques et de l'examen théorique pour l'obtention du brevet du troisième degré de pilote de dirigeable.

Mesures applicables aux titulaires des brevets des corps techniques.

La licence de pilote de dirigeable de troisième, deuxième ou première classe, est valable six mois. Elle ne peut être validée pour une nouvelle période de six mois, que si le titulaire est reconnu apte à la suite d'un examen médical de renouvellement.

En outre, le titulaire de la licence doit avoir rempli les fonctions correspondantes au brevet détenu depuis moins de deux ans.

Brevet de mécanicien d'aéronef affecté aux transports publics. — « Le brevet de mécanicien d'aéronef affecté aux transports publics n'est exigé que des mécaniciens dont la présence à bord est obligatoire », dit l'arrêté de 1926. Or aucun autre texte n'est venu préciser les cas dans lesquels cette présence à bord est obligatoire. C'est donc, pour l'instant, un brevet sans grand effet. Toutefois, il demeure qu'il est exigible de tout mécanicien placé par la volonté libre du transporteur à bord d'un aéronef de transport public.

La carence de texte précisant les cas où le mécanicien doit se trouver à bord n'est pas surprenante. En effet, on n'a envisagé que très exceptionnellement l'utilité d'un mécanicien sur un appareil monomoteur, type le plus employé ; en cas d'appareils plurimoteurs et constitués de telle façon que les moteurs soient accessibles en vol le mécanicien peut jouer un rôle utile. Or ces appareils sont encore peu employés.

Cependant, à défaut de textes, dans la pratique, nous constatons que la plupart des compagnies, dont les appareils effectuent un trajet important, placent un mécanicien à bord.

Pour obtenir un brevet et une licence de mécanicien affecté aux transports publics, le candidat doit être âgé de dix-neuf ans au moins, justifier de cinquante heures de vol et avoir satisfait à un examen médical initial.

En outre, le candidat doit satisfaire à des épreuves pratiques et à un examen technique.

Epreuves

Les épreuves pratiques comportent l'exécution, dans un délai fixé, d'un travail de fer (travail d'ajustage de forge ou de tour, au choix du candidat). Cette épreuve est éliminatoire : la recherche et la réparation d'une panne, le réglage d'un moteur et mise en route ; montage et démontage d'un moteur, répara-

tions courantes d'accessoires (tuyauterie, carburateur, magnéto). Réparations courantes d'avions (nervures, longerons, câbles, corde à piano, toiles).

Montage et réglage de cellule et d'organes de gouverne d'après les cotes données.

L'examen technique porte sur des éléments d'aérodynamique, la théorie du moteur à explosion, l'entretien de l'avion.

L'obtention du brevet par équivalence a été admis également pour les mécaniciens.

Les candidats titulaires du brevet du mécanicien de l'aéronautique militaire ou maritime sont dispensés des épreuves pratiques et de l'examen technique.

Validité de la licence

La licence de mécanicien d'aéronef affecté aux transports publics est valable six mois ; elle peut être validée pour une nouvelle période de six mois, si le titulaire satisfait aux conditions de l'examen médical de renouvellement, ce qui constitue la seule condition.

Retenons que le mécanicien d'aéronef a, en fait, une mission sérieuse et délicate ; que son rôle ne peut que gagner en importance et qu'il est tout indiqué de voir sa présence à bord déclarée obligatoire pour les appareils effectuant de longs parcours, afin d'assurer la surveillance des instruments de bord et, plus particulièrement, l'entretien des moteurs bloqués et leur réparation en vol.

BIBLIOGRAPHIE

L'Air (Revue aéronautique).

L'Avion (Revue mensuelle des Pilotes Civils).

COGLIOLO (Prof. Pietro). — *Codice aeronautico*, Milan, 1927.

HENRY-COUANNIER. — *Les éléments créateurs du Droit Aérien*, 1929.

P. LOUBEYRE. — *Les Principes du Droit Aérien*, Pedone, 1911,

Revue Juridique de locomotion aérienne, 1923 à 1929.

RIPERT. — *Traité de Droit maritime*.

SACHET. — *Traité théorique et pratique des accidents du travail*, 1921.

SUDRE et PEYRILLER. — *Répertoire de l'Aéronautique*, 1923.

WEISS. — *Traité de Droit international privé*.

Procès-verbaux des réunions de la Commission Internationale de Navigation
Aérienne.

Procès-verbaux des réunions du Comité International Technique d'Experts
Juridiques aériens.

Intéressants articles sur la navigation aérienne au point de vue du personnel navigant, parus dans la *Revue Maritime*, années 1928-1929.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.	VII
-----------------------	-----

CHAPITRE PREMIER

Statut Juridique du Personnel Navi^gant

Formation d'une notion du personnel navigant	1
Revendications du personnel aérien	2
Définition du personnel navigant à travers les différents textes.	5
L'inscription aérienne.	9
Critique d'une inscription aérienne.	12
Cè qu'est le modèle : l'inscription maritime ; critique.	12
Critique de l'inscription maritime	14
Liaison du personnel civil et du personnel militaire.	15
Comment on a pourvu au recrutement militaire	17
Recherche d'un système de garanties professionnelles	19
Les centres d'entraînement des pilotes civils	20

CHAPITRE II

Les brevets du personnel navigant

Décret de 1911.	25
Décret de 1913.	26
Convention de 1919	27
Les différents brevets.	28
Personnel obligatoire à bord des dirigeables	29
Décret de 1920	31
Critiques aux instructions de 1920 et modifications ultérieures.	31
Loi du 31 mai 1924	32
Instructions de 1926.	33
Les brevets actuels	34

Privilège du Commandant	34
Etude des différents brevets ; brevets de tourisme, de transport public, de ballon libre, de dirigeable, de mécanicien, de navigateur aérien	36
La question du navigateur ; les écoles ; statistiques ; examen médical ; photographes ; moniteurs ; travail aérien	39
Les classes des pilotes en Allemagne ; vol à voile	52
Retrait des licences	54
Note sur l'entraînement aux Etats-Unis	58

CHAPITRE III

Le travail aérien

Dispositions particulières aux Compagnies subventionnées	66
Du contrat d'engagement	67
Forme du contrat, durée	69
Droits et obligations des pilotes ; fonctions	70
La question du départ obligatoire	71
Décret royal italien de 1929	73
Uniforme	74
Déplacements	74
Travail supplémentaire	75
Salaires : élément fixe, élément variable, conditions de paiement	76
Congés	80
Maladies	80
Discipline	81
Etudes générales du statut de l'équipage ; considérations sur le travail, les salaires, indemnité pour rupture de voyage	83
Privilèges	89
Terme du contrat	90

CHAPITRE IV

Le statut du Commandant d'aéronef

Origine	91
Convention Panaméricaine	94
Législations étrangères	97
Rappel de la condition du capitaine de marine	100
Du commandant d'aéronef ; capacité ; engagement	101
L'armateur aérien	105
Le mandat du commandant	107

TABLE DES MATIÈRES

211

Rapports avec les tiers	111
Recrutement de l'équipage.	112
Discipline	113
Pièces de bord.	123
Responsabilité.	125
D'un statut international du Commandant d'aéronef.	131
Le Commandant de port.	134
Décret italien du 11 Juillet 1929	134

CHAPITRE V

L'accident aérien — Les garanties professionnelles

Assurances aériennes en faveur du Personnel civil	137
Projet Flandin.	139
Projet Laurent-Eynac	141
Projet militaire. — Projet de loi.	141
Economie générale des différents systèmes possibles.	145
L'assurance individuelle.	146
Obligation administrative et contractuelle des Compagnies.	150
Application au personnel civil de la loi du 30 Mars 1928 ; le décret du 26 Janvier 1929	153
Allocations	159
Etude du décret	162
Rétroactivité	164
Application aux grands mutilés.	164
Assurances des pilotes, boursiers et diverses	166
Garanties professionnelles.	168

CHAPITRE VI

Les Conflits

Validité à l'étranger des brevets du personnel navigant.	179
Quelques difficultés au sujet des pouvoirs du commandant d'aéronef à l'étranger.	179
Domaine d'application de la loi sur les accidents aériens	190
De l'utilité d'un statut international de l'aviation	192

ANNEXE

Les brevets français dans l'instruction de 1926.	197
BIBLIOGRAPHIE.	207

VU : Le Président,
GEORGES RIPERT.

VU : Le Doyen,
H. BERTHÉLÉMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY.

IMPRIMERIE RAPIDE DU CENTRE, ISSOUDUN (TÉL. 32)
